SKRZYDLATA POLSKA



PAŹDZIERNIK
LISTOPAD 1932

NR. 10 – 11 (96 – 97) ROK III (IX)

Cena niniejszego numeru podwójnego zł. 2

ORGAN AEROKLUBÓW

WYDAWNICTWO L. O. P. P.

VADEMECUM LOTNICTWA POLSKIEGO

WŁADZE PAŃSTWOWE

Lotnictwo w Polsce podlega dwum ministerstwom. Cywilne—Ministerstwu Komunikacji, które posiada Departament Lotnictwa Cywilnego; wojskowe — Ministerstwu Spraw Wojskowych, mającemu Departament Aeronautyki.

Departament Aeronautyki M. S. Wojsk. — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-20-70. Wydziały: ogólno - organizacyjny, techniczny, studjów oraz samodzielne referaty: balonowy i personalny. Przy Dep. Aeronautyki istnieje Wojskowy Zakład Zaopatrzenia Aeronautyki.

Departament Lotnictwa Cywilnego — Warszawa, Chałubińskiego 4, tel. 552-00. Referaty: administracyjny, eksploatacyjny, rozbudowy (lotnisk i dróg powietrznych) i polityczno-prawny.

ORGANIZACJE SPOŁECZNE

Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Na czele Rada Główna i Zarząd Główny. Placówki miejscowe: Komitety wojewódzkie, komitety powiatowe oraz koła przy urzędach, stowarzyszeniach i instytucjach.

Zarząd Główny—Warszawa, Wierzbowa 9, tel. 704-26, 541-69 i 713-11.

Komitety wojewódzkie:

Stołeczny — Chmielna 27, tel. 732-14.
Warszawski — Hoża 21, tel. 8-65-77.
Białostocki — Warszawska 17.
Kielecki — Sienkiewicza 31.
Krakowski — Basztowa 22.
Lubelski — Powiatowa 1.
Lwowski — Smolki 3.
Łódzki — Dąbrowskiego 5, Sąd, pok. 113.
Nowogródzki — 3 Maja 1.
Poleski — Brześć, 3-go Maja 38.
Pomorski — Toruń, Jadwigi 12-14.
Poznański — Dyr. P. K. P., pokój 38.
Stanisławowski — Dyr. P. K. P.
Śląski — Katowice, Województwo.
Tarnopolski — Województwo.
Wileński — Marji Magdaleny 4.
Wołyński — Łuck, Jagiellońska 24.

Komitety na prawach wojewódzkich:

Dyrekcyjny P. K. P. w Warszawie — Targowa 74, Dyr. P. K. P., pokój 620.

Dyrekcyjny P. K. P. w Krakowie — Dyr. P. K. P.

Dyrekcyjny P. K. P. w Wilnie — Dyr. P. K. P., Słowackiego 2.

WOJSKO

Grupy aeronautyczne: 1-sza w Warszawie, 3-cia w Krakowie.

Pułki lotnicze: 1-szy w Warszawie, 2-gi w Krakowie, 3-ci w Poznaniu, 4-ty w Toruniu, 5-ty w Lidzie, 6-ty we Lwowie.

Morski Dywizjon Lotniczy — w Pucku.

Baony balonowe: 1-szy w Toruniu, 2-gi w Jabłonnie.

Szkoły: Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa — Dęblin.

Centrum Wyszkolenia Podoficerów Lotnictwa — Bydgoszcz.

Szkoła Lotnicza Strzelania i Bombardowania — Grudziądz.

Podoficerska Szkoła Lotnictwa dla Małoletnich — Bydgoszcz.

NAUKA

Instytuty: Instytut Badań Technicznych Lotnictwa — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-03-00.

Instytut Aerodynamiczny — Warszawa, Nowowiejska 50, tel. 8-53-25.

Instytut Techniki Szybownictwa—Lwów, Politechnika.

Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich — Warszawa, Puławska 4, tel. 8-22-98.

Państwowy Instytut Meteorologiczny w Warszawie (współpraca).

Laboratorjum Aerodynamiczne przy Politechnice Lwowskiej—Lwów, Politechnika.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne Komitetu Stołecznego L. O. P. P. — Warszawa, Okęcie.

Szkoły techniczne wyższe: Politechnika Warszawska — sekcja lotnicza na wydziale mechanicznym.

Politechnika Lwowska — studjum lotnicze na wydziale mechanicznym.

Inne szkoły techniczne: Państwowa Szkoła Lotnicza i Samochodowa w Warszawie. Hoża 88.

Szkoła Rzemieślnicza im. Konarskiego — Warszawa, Leszno 72 — wydział lotniczy.

Szkoły pilotów: Centra Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — w Łodzi, we Lwowie i w Łucku — szkoły pilotażu sportowego wyłącznie dla członków Klubów.

Pozatem szkoły pilotażu przy Klubach.

Szkoła Mechaników: Cywilna Szkoła Mechaników L.O.P.P. we Lwowie.

Stowarzyszenia: Stowarzyszenie Inżynierów Lotniczych—Warszawa,Nowowiejska 50.

Tow. im. S. Drzewieckiego dla popierania w Polsce badań naukowych z dziedziny lotnictwa — Warszawa, Jerozolimska 71 (inż. P. Drzewiecki).

Sekcja Lotnicza Koła Mechaników Stud. Polit. Warsz. — Warszawa, Polna 3.

Związek Awiatyczny Stud. Polit. Lwowskiej — Lwów, Politechnika.

Koło Lotnicze Stud. Polaków Polit. Gdańskiej — Gdańsk — Wrzeszcz, Heeresanger 11.

SPORT

Lotnictwo sportowe reprezentuje Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, należący do Międzynarodowego Związku Lotniczego (F. A. I.), wspólnie z klubami lotniczemi, które są doń afiljowane. Przy A.R.P. istnieje organ doradczy Władz — Komisja Lotnictwa Sportowego oraz reprezentacja klubów — Rada Klubów Afiljowanych do A.R.P.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej i Komisja Lotnictwa Sportowego — Warszawa, Krakowskie Przedm. 11, tel. 603-70.

Rada Klubów Afiljowanych — Warszawa, Chmielna 27 — 7, tel. 654-75.

Kluby lotnicze:

Warszawa. Aeroklub Warszawski, Chmielna 27, tel. 654-75; lotnisko — Wawelska, tel. 8-10-01.
Kraków. Aeroklub Krakowski — Rynek Gł. 6, tel. 22-78.
Lwów. Aeroklub Lwowski — Kalecza 20-a, tel. 106-84.
Poznań. Aeroklub Poznański — ul. Marcinkowskiego 18.
Wilno. Aeroklub Wileński—Jagiellońska 9 m. 12.
Katowice. Aeroklub Śląski — skrz. poczt. 391.
Łódź. Łódzki Klub Lotniczy — Dąbrowskiego 5, Sąd Okr., pokój 119.
Lublin. Lubelski Klub Lotniczy — Powiatowa 1.
Biała Podlaska. Klub Lotniczy Podlaskiej Wytwórni Samolotów — Wytwórnia.
Gdańsk. Aeroklub Akademicki w Gdańsku — Wrzeszcz (Langfuhr), Heeresanger 11; lotnisko — Rumja pod Gdynią.

PRZEMYSŁ

Reprezentuje: Zrzeszenie Przemysłowców Lotniczych — Warszawa, Smolna 23, tel. 303-52.

Wytwórnie płatowców:

Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa, Puławska 2, tel. 8-73-03.
Podlaska Wytwórnia Samolotów S. A. — Biała Podlaska. Zarząd: Warszawa, Puławska 2a.
Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz — Lublin, Fabryczna 24-26. Biuro warszawskie: Smolna 23, tel. 325-11.

Wytwórnie silników:

Polskie Zakłady Skody — Warszawa — Okęcie, tel. 610-44.
Fabryka maszyn precyzyjnych „Avia" — Warszawa, Siedlecka 63, tel. 10-28-41.
H. Liefeld i S. Schiffner sp. z o. o. — Warszawa, Wolność 5.

KOMUNIKACJA

Polskie Linje Lotnicze „LOT" — przedsiębiorstwo państwowo-samorządowe. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i towarów. (Patrz rozkład lotów).
Zarząd — Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60, port lotniczy — 8-08-50 i 8-08-60.

Oddziały:

Bydgoszcz — port lotniczy, tel. 19-19.
Katowice — port lotniczy, tel. 1-35 i 1-45
Kraków — Szpitalna 32, tel. 132-22 i 125-45 — port lotniczy.
Lwów — pl. Marjacki 5, tel. 45-71 i 29-36 port lotniczy.
Poznań — port lotniczy — 67-11 i 78-45.
Gdańsk — Langfuhr, port lotniczy, tel. 415-31.
Brno — port lotniczy, tel. 38-266.
Bukareszt — Take Janescu 39, tel. 235-97.
Czerniowce — port lotniczy, tel. 537.
Galacz — port lotniczy.
Wiedeń — „Luftreisebüro", Kaerntnerring 5, tel. R. 28-1-21.
Sofia — Benkovski 8, tel. 443.
Saloniki — Gr. Alexander 5, tel. 11-31.

SKRZYDLATA POLSKA

MIESIĘCZNIK LOTNICZY

POŚWIĘCONY GŁÓWNIE LOTNICTWU SPORTOWEMU I TURYSTYCE POWIETRZNEJ

WYDAWNICTWO

LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORGAN POLSKICH KLUBÓW LOTNICZYCH

REDAKTOR: JERZY OSIŃSKI

Warunki prenumeraty:

w kraju rocznie	zł.	10.—
półrocznie ...	zł.	5.50
kwartalnie ...	zł.	3.—
numer pojedyńczy	zł.	1.—
zagranicą rocz.	fr. szw.	8.—
półrocznie ...	fr. szw.	4.—

Ceny ogłoszeń:

cała strona ...	zł.	300.—
pół strony... ...	zł.	180.—
jedna czwarta str.	zł.	100.—
jedna ósma str....	zł.	70.—

Prenumeratę przyjmuje się na okres kalendarzowy i wymawia przed upływem jej okresu; inaczej pismo wysyłane jest nadal, zaś prenumerator zaciąga wobec Wydawnictwa dług. Przy zamawianiu egzemplarzy pojedyńczych należy załączać znaczki pocztowe na porto lub wpłacać dodatkowo: przy 1 egz. 15 gr., 2—3 egz. 25 gr., 4 – 7 egz. 50 gr., 8 – 12 egzempl. 60 groszy.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:
WARSZAWA, CHMIELNA 27m. 7, TEL. 654-75, KONTO P.K.O. 9511

„SKRZYDLATA POLSKA" JEST DALSZYM CIĄGIEM „MŁODEGO LOTNIKA".
ZMIANA TYTUŁU NASTĄPIŁA Z DNIEM 1 LIPCA 1930 ROKU
PO WŁĄCZENIU DO „MŁODEGO LOTNIKA" „PILOTA"

MIEJSCE ZAREZERWOWANE

NA ŻYCZENIE FIRMY

„VACUUM OIL CO"

SKRZYDLATA »POLSKA«

Rok III (IX) PAŹDZIERNIK – LISTOPAD 1932 Nr. 10-11 (96-97)

POLSKI LOT DO AFGANISTANU I EGIPTU



Kpt. pil. Stanisław Karpiński i mechanik p. Wiktor Rogalski na lotnisku w Kairze.

NA WIDNOKRĘGU

Tragiczna przestroga w szybownictwie

BIEŻĄCY rok wpisał na karty naszego lotnictwa sportowego wiele żałobnych zgłosek. Już sezon miał się ku końcowi, gdy spadły na nas dwie nowe katastrofy w ciągu jednego dnia. 21-go października dwa śmiertelne wypadki szybowcowe, pierwsze w kronikach polskiego lotnictwa bezsilnikowego.

W Bezmiechowej poniósł śmierć jeden z pionierów szybownictwa, ś. p. Zygmunt Laskowski, podczas próby pobicia rekordu długotrwałości lotu. W Polichnie zginęli dwaj młodzi piloci szybowcowi, ś. p. Koncki i Olszewski, wskutek zderzenia się szybowców w powietrzu.

Dwa pod każdym względem różne wypadki. Ś. p. Laskowski, czołowy polski pilot żaglowy, uległ w walce z żywiołem. Padł bohatersko na posterunku, wykonując polecenie swojej władzy sportowej. W Polichnie katastrofa nastąpiła podczas lotów szkolnych, naskutek zderzenia się w powietrzu szybowców, kierowanych mało wprawną ręką, które żaglowały równocześnie nad terenem jeszcze bardzo mało znanym.

W wypadku pierwszym musimy pogodzić się z twardym losem, który zabrał nam znowu jednego z najlepszych. Lotnictwo wymaga ofiar i nie jest w mocy ludzkiej wyzbyć się ich zupełnie. Co do drugiego, którego pastwą padły dwa dopiero pnące się do lotnictwa życia — nasuwają się refleksje, napełniające głębokim niepokojem tych, którzy z obawą śledzili i śledzą ambitne poczynania w szybownictwie organizacyj i jednostek zbyt szybko emancypujących się z pod fachowych wpływów.

Nietylko wypadek kielecki mamy w tej chwili na uwadze, lecz i inne, kończące się szczęśliwie.

Zaduże, niestety, pole ma w naszem szybownictwie zarozumiałość i ambicja. Dziwne przytem rozwielmożniły się na temat szkolenia szybowcowego poglądy. Zdaje się ludziom, że umiejętność wodzenia knyplem na samolocie jest już patentem na nauczyciela w „młodszej" dziedzinie lotnictwa. Że każdy pilot żaglowy może być instruktorem. Zapomina się zupełnie o kwalifikacjach pedagogicznych i osobistej wartości jednostki. A wszelkie ograniczenia i selekcje, czynione przez władze i świadomych niebezpieczeństwa, doświadczonych szybowników — uważa się za pęta, hamujące szlachetne zamierzenia.

I jakże tragiczne mamy tego skutki!

Już dziś opinja publiczna doskonale sądzić umie przyczyny katastrof. Wypadek, spowodowany przez siły wyższe — powoduje tylko współczucie i żal. Wypadek, wywołany przez lekkomyślność, odstrasza od szybownictwa i ściąga oburzenie na świadomych, czy nieświadomych sprawców.

Toteż wszyscy, którzy uprawiają i organizują loty żaglowe, muszą pamiętać i zdawać sobie dobrze sprawę z faktu, że bezpieczeństwo szkolenia i lotów zależy od wyboru odpowiedniego terenu, należytego przygotowaniu uczniów do poszczególnych faz szkolenia, a przedewszystkiem od pojmowania swych obowiązków przez instruktorów, od ich umiejętności i sumienności.

Dlatego też, tak Ministerstwo Komunikacji, jak i starzy, doświadczeni piloci żaglowi, podnosić muszą wymagania, stawiane pilotom, ubiegającym się o prawa instruktorów i żądać od nich wszechstronnego i doskonałego przygotowania.

Ten sam kierunek istnieje, zresztą, obecnie we wszystkich państwach, odnoszących się poważnie do szybownictwa, jako gałęzi sportu lotniczego.

Nie wolno ani na chwilę zapominać, że instruktorowi, któremu zezwala się na szkolenie w lotach żaglowych, daje się w ręce życia ludzkie. Że praca ich może dać wielkie korzyści dla sportu, ale może również spowodować nieobliczalne straty.

Rozważne i ostrożne udzielanie zezwoleń na szkolenie, to nie utrudnianie, to nie biurokratyzm, to nie przesada — to święty obowiązek kierowników polskiego lotnictwa sportowego.

Specjalnie w szybownictwie, które może być w wielu wypadkach uprawiane bez wiedzy władz i organizacyj centralnych, bez opieki odpowiednich, doświadczonych kierowników — jest konieczne ustawiczne przestrzeganie przed lekkomyślnością.

Nie każdy pilot motorowy, czy szybowcowy może być instruktorem w szkoleniu szybowcowem. Konieczną i nieodzowną jest praktyka instruktorska pod kontrolą doświadczonych kolegów, którzy mają korygować błędy i udzielać wskazówek.

Potrzebną rutynę można nabyć tylko tą drogą.

W imię dobra polskiego szybownictwa, w imię obowiązku szanowania cudzego zdrowia i życia, wzywamy do ścisłego stosowania się do przepisów i wymagań Ministerstwa Komunikacji, do ścisłego ograniczenia się instruktorów do posiadanych uprawnień i do zwracania się w każdym wątpliwym wypadku o pouczenie i radę do władz oraz kompetentnych organizacyj i poszczególnych osób.

Igranie z życiem ludzkiem, nadużywanie zaufania szkolących się i ich rodzin — to lekkomyślność, dla której niema dość słów potępienia.



R. A.

Zagadnienie na czasie

W okresie państwowych prac budżetowych jest na czasie powiedzieć słów parę o lotnictwie sportowem i przypomnieć o jego znaczeniu i potrzebach.

Racja bytu lotnictwa sportowego w poszczególnych państwach jest już od szeregu lat szeroko znana.

Znaną jest również rzeczą, że sport lotniczy — tak ze względu na swój charakter, jak i na swoją użyteczność do celów związanych bezpośrednio z przygotowaniami do obrony państwa, — w każdym kraju cieszy się specjalną opieką i pomocą czynników rządowych, bez względu na trudności gospodarcze, które w danym momencie ma państwo do pokonania.

W ciągu lat ostatnich, gdy zainteresowanie wszelkiemi gałęziami sportu ogromnie wzrosło, gdy międzynarodowe zawody sportowe ściągnęły na siebie uwagę całego kulturalnego świata, gdy zwycięzcy tych zawodów zaczęli otrzymywać wysokie odznaczenia państwowe i wyrazy uznania od panujących i szefów rządów, sport lotniczy zyskał nową rację bytu — pod postacią bardzo poważnej siły propagandowej swego kraju macierzystego na terenie międzynarodowym.

Znaczenie propagandowe sportu lotniczego jest pierwszorzędne właśnie w chwili obecnej, gdy świat cały z ogromnem zainteresowaniem i ogromną ciekawością odnosi się do wszelkich wiadomości lotniczych, śledząc bardzo uważnie za wyczynami w tej dziedzinie sportu poszczególnych państw.

Sport lotniczy, spopularyzowany już dostatecznie na wewnątrz, pośród poszczególnych kulturalnych narodów, a okrzepły w swem znaczeniu na terenie międzynarodowym, doprowadził do pełnego zrozumienia swych potrzeb nietylko u czynników oficjalnych i wśród organizacyj społecznych, lecz również wśród szerokich mas obywateli.

Obecnie stwierdzić można ogromną zmianę na lepsze również i u nas.

Ostatnie czasy w Polsce dowiodły, że tak w radości, jak i w smutku, tak w chwili triumfu, jak i żałoby, sport lotniczy polski ma już za sobą cały Naród.

Społeczeństwo nasze dojrzało już do tego stopnia w zrozumieniu lotnictwa, że lotnictwo to stało się nietylko w pojęciu szerokich mas jedną z interesujących dziedzin pracy Rządu i pewnej grupy obywateli, lecz tematem szerokiego i głębokiego zainteresowania każdego obywatela, jego dumą, jego troską, a w chwilach tragicznych — jego żałobą.

W chwili obecnej już nietylko rozumem, lecz i sercem stoi obywatel polski blisko polskiego sportu lotniczego.

Już osiągnięte rezultaty na terenie międzynarodowym w rozlicznych zawodach, tak lotnictwa silnikowego, jak i bezsilnikowego, a przedewszystkiem zyskanie tak wielkiego uznania i zrozumienia u współobywateli — nakładają na nasz sport lotniczy obowiązek wytężonej pracy w tym kierunku przedewszystkiem, aby osiągnięte zwycięstwa nietylko utrzymać, lecz również przygotować się do dalszych zdobyczy, sławiących imię Polski wśród obcych.

Sportowe organizacje lotnicze z Aeroklubem Rzeczypospolitej na czele, przy stałej opiece Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, nie ustają w intensywnej pracy i pracę tę będą wzmagać, rozszerzać i pogłębiać. Z całą pewnością tak organizacje te, jak i poszczególne jednostki, dołożą wszelkich starań, aby jaknajlepiej i jaknajwszechstronniej przygotować się do dalszej walki, która nas czeka i do dalszych trudów.

Każdy obywatel winien sobie jednak zdać sprawę z faktu, że sport lotniczy nie może dostarczyć sobie sam środków fiansowych niezbędnych do dalszej akcji.

Trzeba zapewnić możność zakupienia sprzętu lotniczego do treningu, opłacenia kosztów szkolenia i treningu, a również opłacenia poważnych wydatków związanych z przygotowaniem specjalnego sprzętu koniecznego do przyszłych zawodów międzynarodowych w obydwu gałęziach sportu lotniczego: motorowego i bezsilnikowego.

Bardzo ekonomiczne kalkulacje potrzebnych środków na rok przyszły są już dokonane.

Budżety lotnicze państw na rok 1931 w tysiącach dolarów*)

	Lotnictwo cywilne	Lotnictwo wojsk.	Suma ogólna	Obc. na głowę ludn.	Uwagi
1. Rosja Sowiecka	12,000	20,000	32,000	0,22	
2. Niemcy	9,790	?	9,790	0,16*)	*) bez wojska
3. Francja	9,210	90,790	100,000	2,44	
4. Włochy	3,890	49,900	53,790	1,31	
5. Anglja	3,210	100,000	103,200	2,29	
6. Belgja	2,300	?	2,300	0,29*)	*) bez wojska
7. Polska	1,182	7,740	8,922	0,29	
8. Czechosłowacja	1,075	?	1,075	0,08*)	*) bez wojska
9. Hiszpanja	494	3,773	4,267	0.19	
10. Holandja	474	4,500	4,980	0,62	
11. Austrja	328	?	328	0,05*)	*) bez wojska
12. Rumunja	325	9,075	9.400	0,52	
13. Szwecja	219	2,510	2,729	0,46	
14. Jugosławja	156	4,222	4,376	0,37	
15. Szwajcarja	115	1.326	1,441	0,36	
16. Danja	97	736	833	0.23	
17. Finlandja	50	750	800	0,23	
18. Węgry	35	?	35	0,04*)	*) bez wojska
19. Norwegja	25	1,170	1,195	0,40	

*) Podstawowe informacje z „Rivista Aeronautica".

Jednak ciężar dostarczenia tych środków nie może spaść wyłącznie na barki czynników rządowych.

Musi je również dać bezpośrednio i społeczeństwo, które z efektów pracy sportu lotniczego korzysta i będzie korzystać, czy to w formie powiększania kadry obywateli przygotowanych do obrony Państwa, czy w formie wychowania fizycznego i moralnego młodzieży uprawiającej sport lotniczy silnikowy i bezsilnikowy, czy wreszcie w formie propagowania czynem na forum lotniczem międzynarodowem istnienia, żywotności i tężyzny Polski.

Mimo ciężkiej sytuacji finansowej Państwa i społeczeństwa, tak w preliminarzach budżetowych odpowiednich Ministerstw, jak i Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej muszą być przygotowane środki pieniężne, konieczne do prowadzenia pracy na terenie lotnictwa sportowego w Polsce.

Pamiętać należy, że lotnictwo cywilne w Państwie, jako instytucja młoda — wymaga specjalnego traktowania również i z racji swego wieku.

Dziedziny życia państwowego istniejące od dziesiątków lat mogą przetrwać okresy ciężkie, — mając do dyspozycji budżety wyłącznie wegetacyjne. Budżet wegetacyjny dla lotnictwa sportowego oznacza dla niego zagładę. Młody organizm, nie mogąc się rozwijać i rosnąć — musi zamrzeć.

Liczne rzesze młodej Skrzydlatej Polski, które nie wahają się przed żadną ofiarą, choćby życia na ołtarzu rozwoju polskiego sportu lotniczego, patrzą z pełną ufnością w przyszłość, świadomi nietylko swych zadań i swoich sił, lecz również w głębokiem przekonaniu, że środki finansowe będą im dostarczone choćby nawet kosztem oszczędności na innych wydatkach.

Wierzymy i ufamy, że nadzieje te nie będą zawiedzione!

Oczekiwanej pomocy zabraknąć nie może.

Nie może zabraknąć tam, gdzie wchodzi w grę najbardziej żywotny interes Państwa, interes Jego obrony i Jego imienia wśród obcych!

W. S.

Walka o szybkość i walka z szybkością

W technice lotniczej zawsze było aktualnem zagadnieniem osiągnięcie z jednej strony jak największej szybkości maksymalnej płatowca, z drugiej zaś strony możliwie największe obniżenie szybkości minimalnej, a co za tem idzie i szybkości lądowania. Ostatnie jednak lata zaznaczyły się szczególnie dużym postępem w tej dziedzinie.

Konkurs Gugenheima już zwracał uwagę na te zagadnienia, dopiero jednak ostatni Challenge postawił tę sprawę przed oczami szerszego ogółu interesującego się lotnictwem, a premjując wysoko osiągnięcie jak największej skali rozpiętości między szybkością maksymalną i minimalną zmusił konstruktorów do intensywnej walki o szybkość i... walki z szybkością.

Problem zwiększenia szybkości atakuje się obecnie nietylko od strony zwiększania mocy silnika, lecz jeszcze usilniej przez nadanie całemu samolotowi i wszystkim jego elementom takich kształtów, które w locie stawiają możliwie mały opór czołowy, a co za tem idzie, dając możność przy tej samej mocy silnika, osiągnąć większą chyżość. Jako przykład pełnego sukcesu tych wysiłków można przytoczyć płatowce amerykańskie o pięknej, czystej linji, 7-osobowe Lockheedy z silnikami 420 KM, z których Lockheed „Vega" rozwija szybkość 322 km. na godzinę, „Orion" zaś 344 km. na godz.

Jak ważnem jest zmniejszenie oporów czołowych płatowca, może wskazywać fakt, że przy szybkości maksymalnej opory te stanowią 50 do 75% całkowitej siły oporu samolotu, który musimy pokonywać pracą silnika [1]).

Naturalnie, że konstruktorzy nie zaniedbują również możliwości zmniejszenia oporu płatów przez budowanie skrzydeł o dużem wydłużeniu (t. j. o dużej rozpiętości przy tej samej powierzchni nośnej) i najodpowiedniejszym obrysie oraz najlepszym profilu, ale opory kadłuba, podwozia i t. p. stanowią większość oporów i dlatego obecnie w walce o szybkość taką się na nie zwraca uwagę.

Ideałem, maszyną przyszłości jest latające skrzydło, nieposiadające wcale kadłuba. Dziś jednak ogromna większość maszyn jest budowana z kadłubami; zmniejsza się więc możliwie opór kadłuba przez staranne opracowanie jego zarysu podłużnego, jak również i kształtu przekrojów.

Z teoretycznego punktu widzenia najkorzystniejsze, jako dające najmniejsze opory, są kadłuby o przekroju kołowym, ale praktyczniejsze są (lepsze wykorzystanie miejsca) naogół kadłuby o przekroju eliptycznym, lub owalnym (np. Heinkel challenge'owy), o wiele przewyższające kadłuby, posiadające ostre kanty.

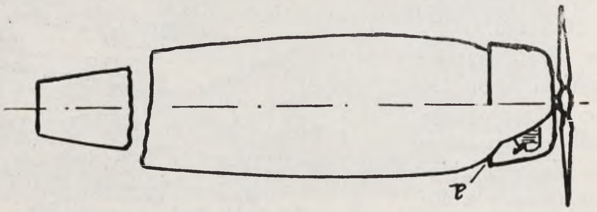
Bardzo poważną rubrykę w pozycji oporów szkodliwych zajmuje opór kół i podwozia. Najbardziej radykalnem posunięciem w walce z tym oporem byłoby zupełne usunięcie jego w czasie lotu, t. j. stworzenie podwozia, dającego się chować w locie do kadłuba lub w skrzydła, ale nasuwa to poważne trudności i komplikacje konstrukcyjne. To też sposób ten, pomimo swej radykalności, ma (przynajmniej narazie) nieduże zastosowanie (niektóre Lockheedy). Bardziej popularnem jest osłanianie czy to samych kół (RWD-6), czy to całego podwozia (PZL-19) przy pomocy owiewków o dobrym kształcie aerodynamicznym. Osłonięcie takie zmniejsza opór podwozia trzy- lub czterokrotnie, co się wyraża w przeciętnych maszynach dzisiejszych o szybkości 200 km. na godz. zwiększeniem szybkości maksymalnej o kilkanaście kilometrów lub więcej. Szczególnie ładnie daje się rozwiązać okapotowanie podwozia w dolnopłatach, gdzie przez odpowiedni dobór osłony (przeważnie drogą prób w tunelach aerodynamicznych) można jeszcze do pewnego stopnia polepszyć pracę skrzydła (np. PZL-19, Breda 33).

Z chwilą, gdy cały szereg firm wypuścił doskonałe silniki gwiaździste, chłodzone powietrzem (Wright'y, Bristol'e), stała się aktualna sprawa znalezienia sposobu zmniejszenia oporów wystających z kadłuba części silnika, jak cylindry, rozrząd i t. p., tembardziej, że części te przeważnie o bardzo zawiłym i nieaerodynamicznym kształcie, powodowały w locie tworzenie się licznych wirów powietrznych, oderwań i t. p., pochłaniających dużo mocy na pokonywanie powstających skutkiem tego szkodliwych sił oporów.

Były czynione próby (z większem, lub mniejszem

[1]) Całkowity opór szkodliwy składa się z oporów czołowych, t. j. oporów kadłuba, podwozia, wystających po za kadłub części silnika i t. p. oraz z oporu samych płatów.

powodzeniem) osłaniania każdego cylindra z osobna kapotkami z odpowiedniemi kanałami dla przepuszczania powietrza chłodzącego, ale pierwsze osłonięcie silnika gwiaździstego, zmniejszające naprawdę poważnie jego opory szkodliwe, opracował amerykański instytut badań lotniczych N. A. C. A. i odtąd system ten osłaniania silnika popularny jest pod nazwą „nacy".



Rys. 1. Okapotowanie N. A. C. A.

Osłonę tego typu pokazuje nam rys. 1. Widzimy tu, że osłona zakrywa całkowicie wszystkie części wystające silnika i tworzy z kadłubem dobry kształt dla opływu powietrza. Coprawda, powietrze przepływające pod osłoną (powietrze chłodzące cylindry) w zetknięciu z cylindrami, rozrządem i t. p. ulegnie zawirowaniu i zaburzeniu, lecz przepływając następnie przez stosunkowo wąską szczelinę, pomiędzy osłoną a kadłubem, zostanie niejako znów „wygładzone" i nie będzie powodować tworzenia się dalszych wirów i zaburzeń, zabierających bezużytecznie pracę silnika.

Dojście do ostatecznego kształtu okapotowania N. A. C. A., wydającego się pozornie dość prostem, wymagało bardzo dużego nakładu pracy i kosztów.

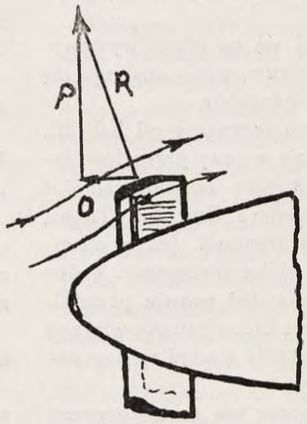
Wszystkie badania doświadczalne odbywały się w wielkim tunelu aerodynamicznym o 6-metrowej średnicy, na kadłubach naturalnej wielkości, zawieszanych na wadze, pozwalającej mierzyć opory czołowe. W kadłuby te był wmontowany 200-konny Wright, zaopatrzony w śmigło normalne i pracujący w czasie pomiaru przy określonej ilości obrotów.

Jako pierwsze zagadnienie postawiono znalezienie takiego okapotowania, które radykalnie zmniejszyłoby opór czołowy kadłuba wraz z silnikiem. Dopiero potem badano, czy takie zasłonięcie silnika nie będzie wpływać na jego pracę, powodując nadmierne nagrzewanie się, i jakie ewentualne zmiany trzeba przeprowadzić, by zapewnić temu silnikowi takie chłodzenie powietrzem, jak w normalnych warunkach pracy (t. j. gdy silnik jest nieosłonięty). Użyteczność stosowania osłon N. A. C. A. wykazują takie fakty, jak zmniejszenie oporu kadłuba o 40%.

Najbardziej jednak rewelacyjne wyniki otrzymali amerykanie przy zastosowaniu „naca'y" do osłonięcia motorów, wbudowanych do gondoli silnikowych, których opór udało się zmniejszyć prawie trzykrotnie.

Jeszcze jedną zaletą okapotowania tego typu jest podniesienie sprawności śmigła o 1—2%. Dzięki tym wszystkim plusom, np. po zbudowaniu tej osłony na płatowcu Curtiss, otrzymano zwiększenie szybkości o 16%, w cytowanym wyżej płatowcu Lockheed „Vega" — o 10%.

Jeszcze bardziej popularne od osłon N.A.C.A. (z wyjątkiem Stanów Zjednoczonych, gdzie „naca'e" panują prawie niepodzielnie), są pierścienie Townenda (stosowane na RWD-6, pościgówkach PZL, rajdowej maszynie kpt. Karpińskiego), bardzo często, ze względu na zewnętrzne podobieństwo, nazywane również „nacami". Przyjrzawszy się baczniej (patrz rys. 2), zobaczymy, że jest on znacznie węższy i nie osłania tak całkowicie silnika, jak okapotowanie N.A.C.A. (jest to praktyczną zaletą pierścienia T., gdyż daje dostęp do silnika bez potrzeby zdejmowania osłony). Dzięki temu, że pierścień ten osłania tylko cylindry, może być stosowany do kadłubów o każdym przekroju, gdy „naca" wymaga przynajmniej w przedniej części przekroju kołowego. Poza tem pierścień T. można stosować do silników ze śmigłem cisnącem.



Rys. 2. Pierścień Townenda.

Zasady działania pierścienia Townenda wyjaśnia nam rys. 2. Przekrój pierścienia stanowią blachy, ukształtowane w postaci profilu lotniczego, w dawniejszych typach dwuwypukłego, obecnie — wyraźnie wklęsłego. Strugi powietrza, napotykając na swej drodze przód kadłuba, odginają się w sposób, wskazany na rysunku. Jak wyżej powiedziano, przekrój pierścienia stanowi kształt profilu skrzydłowego. Jeżeli teraz podzielimy w myśli obwód pierścienia na szereg bardzo małych odcinków, otrzymamy szereg elementarnych skrzydełek, znajdujących się w warunkach pracy, podobnych do tych, w jakich pracuje element normalnego skrzydła. Dzięki temu powstaną siły wyporu R, naogół biorąc prostopadłe do kierunku prądu. Siły te możemy rozłożyć na siły prostopadłe do osi samolotu P i siły równoległe do osi O. Siły prostopadłe wzajemnie się zniosą na całym obwodzie, natomiast siły O dodadzą się, dając pewną wypadkową, skierowaną do przodu i mającą tendencję do odrywania pierścienia wprzód. Ta siła, działająca do przodu, jako przeciwna sile oporu czołowego, zmniejsza go.

Samo istnienie tej siły, zmniejszającej opór, nie tłumaczyłoby jeszcze faktu osiągnięcia tak poważnego zmniejszenia oporów kadłuba z silnikiem, jak to ma miejsce w praktyce. Wyjaśnia to dodatkowe działanie pierścienia Townenda w sposób, podobny do działania kapoty N.A.C.A., lub szczelin w płacie, t. j. „wygładzając" i przyginając do kadłuba strugi powietrza, przepływające pomiędzy nim a kadłubem.

Z całego powyższego przeglądu arsenału środków walki o zwiększenie szybkości płatowca bez powiększania jego mocy widzimy, że w walce tej niema broni radykalnej, jedynie umiejętna i... szczęśliwa koordynacja profilu skrzydeł, ich obrysu, wydłużenia, kształtu kadłuba i staranne osłanianie wszystkich elementów, dających znaczne opory, pozwala na osiągnięcie poważniejszych sukcesów.

(Dok. nast.)

Inż. St. Rogalski

Niemiecka wystawa sportu lotniczego — „DELA"

Ponieważ pewien odłam prasy fachowej niemieckiej odniósł się do wystawy nieprzychylnie, ograniczymy się do sprawozdania w takiej formie, by czytelnik sam sobie wyrobił pojęcie o znaczeniu, jakie wywrze „DELA" na dalszy rozwój sportu lotniczego.

Wystawa mieści się na placu wystawowym przy Kaiserdaum, gdzie znajduje się kilka dużych hal-hangarów.

Zwiedzanie rozpoczynamy od hali III, gdzie rzuca nam się w oczy przeszłość lotnicza. Są tam, między innymi: samolot braci Wright, Grade i Rumpler - Taube, który w r. 1908-9 stanowił jeden z lepszych samolotów doby ówczesnej. Prócz samolotów, widzimy też prawie przedhistoryczne silniki, na które patrząc wierzyć się nie chce, że wogóle kiedyś na tem latano.

Przeszedłszy przez ten prahistoryczny dział, natrafiamy na lotnictwo przyszłości, gdzie konstruktor popuścił wodze fantazji, tworząc nowe, śmiałe, dziś jeszcze nieznane projekty.

Najbardziej realnym pomysłem jest projekt taniego samolotu dla wszystkich, który może być zakupiony w częściach i zmontowany. „Das Baukastenflugzeug" (taką nazwę nosi ten nowy typ) jest projektu Messerschmitta; górnopłat przypominający trochę z wyglądu szybowiec „Czajka" z gondolką. Z przodu gondoli znajduje się mały silniczek dwusuwowy, chłodzony wodą. Śmigło, napędzane przekładnią, znajduje się nad skrzydłami.

Projekt wygląda bardzo dobrze i należy przypuszczać, że musi już w niedalekiej przyszłości doczekać się realizacji.

Następnie widzimy samolot - auto. Rodzaj autogira, wykonanego w formie luksusowej limuzyny 4-osobowej. Forma wykończenia i wygoda, przypominająca komfortowy samochód, wskazują na bardzo daleką przyszłość, w dzisiejszym stanie techniki zupełnie jeszcze nierealną.

Uwagę na siebie zwraca również fantazja bezogonowca - amfibji, będąca także marzeniem dalekiej przyszłości.

W następnej hali wracamy do teraźniejszości. Oglądamy najpierw stoiska silnikowe: Argusa, B. M. W., Hirth'a i Siemens'a.

Opisy tych silników są Czytelnikom już znane. Na uwagę zasługuje silnik Argus 160 KM o wadze własnej 123 kg. Jest to przeróbka dawniejszego typu 110 KM, z którego przez nadzwyczaj staranne opracowanie termodynamiczne i mechaniczne potrafił konstruktor wyciągnąć przeszło 40% mocy więcej. Takie silniki brały udział w Challenge'u.

Ciekawym również jest silnik Hirth'a o 8-u cylindrach w układzie Λ. Silnik daje 215 KM mocy przy wadze 163 kg.

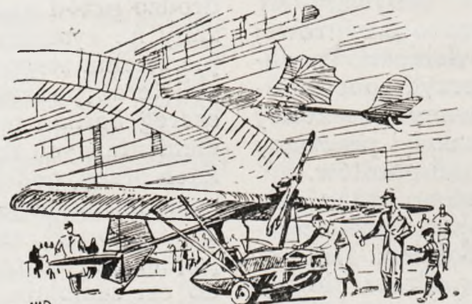
W środkowej części hali znajdują się samoloty w ilości około 20 sztuk.

Klemm wystawia nowe dwa typy: jedną 4 - miejscówkę z silnikiem Argus 160 KM, dolnopłat - limuzynę, której wyczynów lotniczych jeszcze nie znamy; drugim samolotem jest t. zw. „Volksmaschiene", L-30, dolnopłat dwumiejscowy z 40-konnym silnikiem Argus, typ również zupełnie nowy.

Firmę Heinkel reprezentuje He 64, challenge'owiec, bardzo starannie wykończony, znany nam już dobrze z Międzynarodowych Zawodów.

Messerschmitt wystawia swego faworyta M-29, bardzo ładną, rasową konstrukcję, która była typowana na zwycięzcę w tegorocznych zawodach. Samolot ten został jednak, jak wiadomo, wycofany, gdyż w dwóch egzemplarzach oberwały się skrzydła z nieustalonych jeszcze do dnia dzisiejszego przyczyn. Mimo to, konstrukcja ta zasługuje na szczególną uwagę.

M-29 to wolnonośny dolnopłat konstrukcji mieszanej. Skrzydło jednodźwigarowe,



„Baukastenflugzeug".
Fot. „Flugsport"

drewniane, kryte sklejką, zaopatrzone w klapy, które dają szybkość lądowania około 60 km/godz. Kadłub spawany z rur stalowych, obciągnięty płótnem. Samolot ten posiada bardzo rasowe podwozie, o oporze zredukowanym do minimum. Szybkość maksymalna wynosi 263 km/godz.

Prócz M-29 wystawia jeszcze Messerschmitt, również jak i firma Klemm, tani, popularny samolot z silnikiem BMW 90 KM.

Jest to dolnopłat, również konstrukcji mieszanej, którego cena wynosi razem z silnikiem około 7000 mk. n. Podwozie tej maszyny jest bez amortyzacji, zaopatrzone jedynie w koła balonowe.

Uwagę zwracają na siebie dwa eksponaty firmy Focke-Wulf.

Jeden to Focke-Wulf A 43 „Falke",



Samolot - auto.
Fot. „Flugsport"

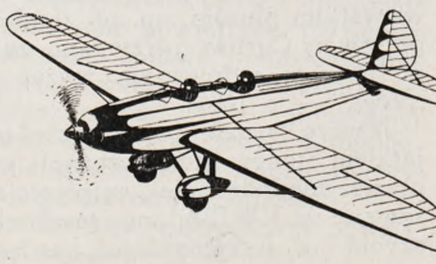
trzymiejscowy górnopłat z 8-cylindrowym Argusem o mocy 200 KM. Jest to konstrukcja mieszana; skrzydło drewniane, kadłub stalowy. Dzięki starannemu oprofilowaniu i dość znacznej mocy silnika, rozwija samolot szybkość około 255 km na godz.

Drugim typem jest autogiro robione z licencji.

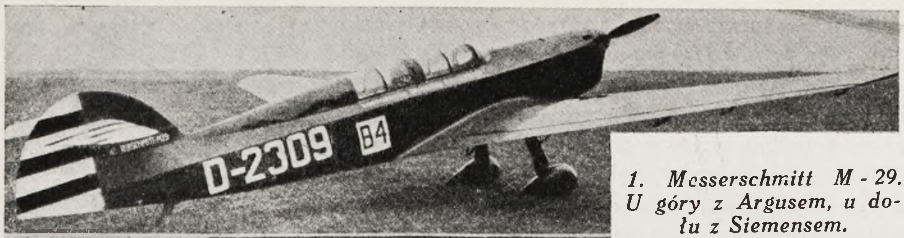
Konstrukcję całkowicie metalową reprezentują dwie firmy. Junkers daje nam dobrze już znanego „Juniora", Dornier zaś pokazuje amfibję „Libellę" z 200-konnym Argusem. Wodnopłat ten, ciężkiej konstrukcji, posiada bardzo dobrze rozwiązane, chowane podwozie. Zawiera 2 miejsca obok siebie oraz obszerny bagażnik.

Z mniejszych konstrukcyj lotniczych widzimy jeszcze dwa typy płatowców. Jeden to Fieseler'a typ F. 4, dolnopłat dwumiejscowy z silnikiem Argus As. 16 o mocy 40 KM. Skrzydło rozpięte jest z pomocą ściągien profilowych, między kadłubem a podwoziem. Drugi — to samolot typu GMG. Stanowi on dalszy rozwój górnopłata zastrzałowego konstrukcji całkowicie drewnianej. Dwa siedzenia, umieszczone są jedno za drugiem w kadłubie, kształtem przypominającym kadłub RWD-4 z tą jedynie różnicą, że okna są zakryte celluloidem. Dawniej typ ten zaopatrywany był w silniki Anzani; wystawiony egzamplarz wyposażono w 60-konnego Hirth'a.

W hali nr. V widzimy eksponaty ilustrujące naukę szkolenia lotniczego. Ma-



Samolot Fieselera F. 4.

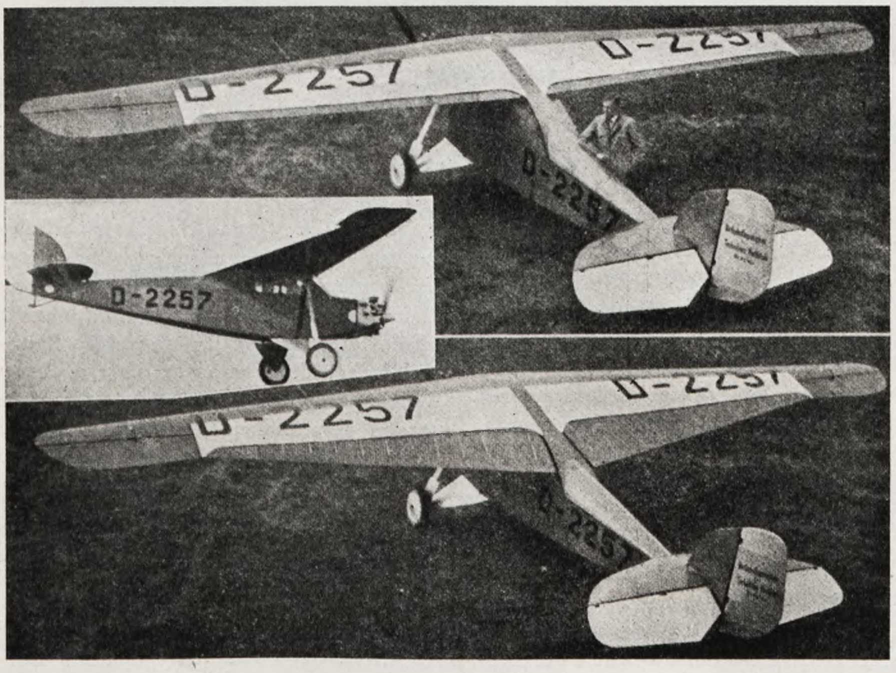


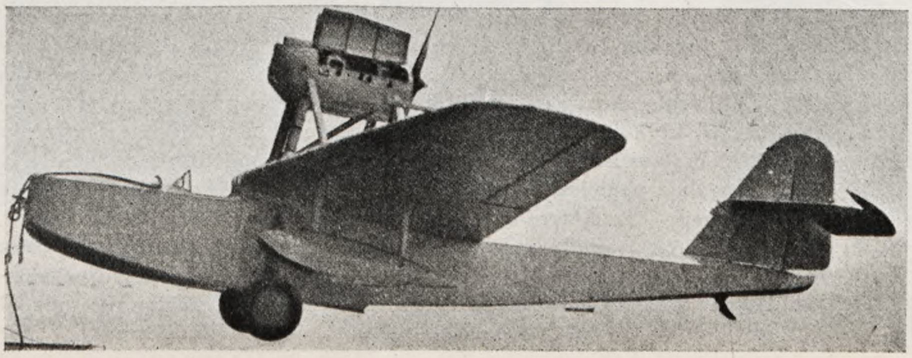


1. *Messerschmitt M - 29. U góry z Argusem, u dołu z Siemensem.*
2. *Focke - Wulf A 43 „Falke".*
3. *Schmeidler o zmiennej powierzchni nośnej.*
4. *Amfibja Dorniera „Libella".*

Fot. „Flugsport".







my tu więc modele płatowców ze schematami prowadzenia samolotu, oraz przekroje silników, objaśniające zasady działania. Po drugiej stronie sali widzimy eksponaty szybowców, które już od szeregu lat są nam dobrze znane, a więc szkolny „Zögling", przejściowy „Falke" i wreszcie „Professor".

Pośrodku sali widzimy do połowy napełniony balon wolny oraz model gondoli stratosferycznej prof. Piccarda.

Następna hala przedstawia modele lodzeń pomocniczych lotniczych. Mamy tnisk niemieckich oraz organizację urządzeń szereg aparatów radjowych, dostosowanych do samolotów, widzimy rozmaite urządzenia do oświetlenia lotnisk do nocnych lotów, mamy pokazany mały hangar dla prywatnego właściciela samolotu. Bardzo dobrze rozwiązana brama daje się z łatwością jedną ręką otwierać bez najmniejszego wysiłku. Przechodząc do końca sali, widzimy samolot ...emm, który p. Eli Beinhorn pilotowała do Australji, przeleciawszy na nim około 50.000 km.

Na specjalnem wzniesieniu znajduje się samolot Poss'a zdobywcy drugiego miejsca w Challenge'u. Wystawiono również Heinkla He 64 Morzika, który zdobył trzecie miejsce w Międzynarodowych Zawodach.

W szerokim korytarzu, łączącym halę V-tą z VIII-ą, wystawiają swoje eksponaty modelarze niemieccy. Z jednej strony urządzono wzorową modelarnię — czynną w czasie wystawy.

Liczba wystawionych modeli redukcyjnych oraz latających przekracza kilkaset.

Podczas naszej dalszej przechadzki po wystawie znajdujemy w hali VIII-ej samoloty i szybowce, skonstruowane przez niemieckie związki lotnicze.

Zaraz na wstępie widzimy jednomiejscowy samolot wykonany przez studentów Politechniki Berlińskiej. Jest to mały górnopłat konstrukcji całkowicie drewnianej, podparty parą zestrzałów w kształcie litery „V". Wyposażony jest w 20-konny silnik 2-cylindrowy, rozwijając szybkość około 125 km/godz.

Bardzo podobny do niego jest (również mały) samolot konstrukcji p. Mayer'a ze Szczecina.

Prócz tych oglądamy samolot, stanowiący przejście z szybowca na płatowiec; jest to konstrukcja aeroklubu z Meklenburga, zaopatrzona w mały silniczek o śmigle cisnącem.

Inne tego rodzaju konstrukcje nie zasługują na specjalną uwagę. Należy jeszcze wspomnieć o trzech typach.

Pierwszym będzie Darmstadt D-22. Opis tego wolnonośnego dwupłata znany nam już jest z Challenge'u.

Drugim będzie samolot doświadczalny projektu profesora Schmeidler'a i Neumann'a, o zmiennej powierzchni nośnej. Zagadnienie, które już dawno zajmuje u-

mysły konstruktorów, dążących do zmniejszenia szybkości lądowania a powiększenia szybkości maksymalnej i zwiększenia stopnia ekonomiczności samolotu.

Ostatnim wreszcie typem będzie bezogonowiec Lippischa, który swym 300 km. przelotem do Berlina zdobył nagrodę, ufundowaną przez berlińską „B. Z.". Start tego samolotu, nieposiadającego podwozia a zaopatrzonego jedynie w płozy, odbywa się podobnie, jak start szybowca— przy pomocy amortyzatora gumowego. Silnik o małej mocy daje zamałą siłę ciągu, by móc pokonać siłę tarcia i poruszyć samolot na ziemi.

Dalszą część hali wypełniają szybowce najrozmaitszych typów. Szkolne jedno- i dwumiejscowe, przejściowe i wyczynowe. Jest ich tak dużo, że trudno poprostu wyliczać nawet nazwy.

Przy każdym prawie szybowcu mamy jego cenę, rozbitą na dwie części: koszty materjałów i ilość godzin robocizny.

Z pośród trzydziestu kilku szybowców znajdujących się na wystawie, zwraca na siebie uwagę „Thermicus", który nie posiada wcale lotek; obrót naokoło osi podłużnej samolotu odbywa się zapomocą skręcenia skrzydła.

Jest też przedstawiciel bezogonowców konstrukcji Philipp'a.

Również ciekawą jest konstrukcja szybowca wg. projektu p. Dittmara. Charakterystycznym jest tu kształt skrzydła, przypominający skrzydło płatowca myśliwskiego P. Z. L.

Na wystawie znajduje się kompletny warsztat szybowcowy, gdzie pracują członkowie z różnych klubów. Praca ich jest oceniana przez specjalną komisję, biorącą pod uwagę dokładność, wydajne rozchodowanie materjału, dobroć i czystość wykonania. Najlepiej oceniona grupa uzyska nagrodę w postaci wykonanego w czasie trwania wystawy szybowca szkolnego.

W ten sposób obeszliśmy cały teren wystawowy, obejrzewszy jeszcze przed wyjściem samochód z urządzeniem do holowania szybowców. Urządzenie to polega na nawijaniu liny holowniczej na bęben zamocowany na kole samochodu.

Kpt. dr. Tadeusz Halewski

Pięć lat Aeroklubu Warszawskiego

Dnia 19 października r. b. upłynęło pięć lat od powstania Aeroklubu Akademickiego w Warszawie (obecnego Aeroklubu Warszawskiego). Nie jest to tylko historyczna data dla tej organizacji. Ponieważ A. A. W. był pierwszym w Polsce klubem lotniczym, od 19 października 1927 r. datuje się niejako historja polskiego sportu lotniczego.

Dziś, gdy lotnictwo sportowe w Polsce zapisało się na liście zwycięstw międzynarodowych nazwiskami Żwirki, Wigury i inn., gdy stanęliśmy podczas ostatniego Challenge'u u szczytu marzeń, wspomnienia z pierwszych lat działalności klubu mają nietylko dla nas samych doniosłe znaczenie. Z nich możemy wszyscy czerpać wzory do dalszej pracy.

Rzućmy więc okiem wstecz. Może będę powtarzał niektóre fakty, znane powszechnie, może specjalnie dłużej zatrzymam się na pierwszym okresie. Czynić to będę celowo. Chodzi mi bowiem o to, aby ogół społeczeństwa, który zainteresował się dopiero końcowemi etapami rozwoju naszego lotnictwa zdawał sobie należycie sprawę z genezy ruchu sportowo-lotniczego w Polsce, aby pamiętał o tych pierwszych pracownikach, którzy kładli podwaliny pod dzisiejszy, wspaniały rozkwit naszych klubów lotniczych. Pozwolę sobie zatem odtworzyć w krótkości ważniejsze momenty pięciolecia.

Pierwszy Krajowy Konkurs Awionetek na jesieni 1927 r., urządzony przez Zarząd Główny L. O. P. P. stoi w ścisłej łączności z wstępnym etapem naszego lotnictwa sportowego. Akademicy zrozumieli pierwsze wezwanie L. O. P. P. i oni pierwsi podjęli się propagowania idei Młodej Skrzydlatej Polski. Realizacja hasła „Lotnictwo dla wszystkich" wyszła z grona, które skupiło się wokół ówczesnego pisma „Młody Lotnik".

W dniu 19 października ukonstytuował się pierwszy Aeroklub Akademicki. Od tej chwili uprawianie sportu lotniczego stało się dostępne dla wszystkich. Akademicy - propagatorzy lotnictwa stali się czynnymi lotnikami uzyskując w klubie wyszkolenie w pilotażu. Zamienili oni hasła w czyn. Dali całemu społeczeństwu wzór realnej pracy w lotnictwie.

Cała nasza młodzież akademicka poznała, że najpotężniejszą drogą rozwoju ludzkości i postępu wogóle staje się lotnictwo. Aerokluby Akademickie powstały we wszystkich ośrodkach akademickich w rekordowem tempie.

Na czele całej pracy organizacyjnej stał Aeroklub Akademicki Warszawski, któremu akompanjował „Młody Lotnik". Pismo to od pierwszego dnia powstania A. A. W. stało się jego organem a redaktor Osiński, jako prezes klubu w latach 1927 — 28, górował swym zapałem wśród rzeszy akademików.

Przez pierwszy rok istnienia A. A. W. miałem sposobność obserwować z dość bliska tętno życia tej młodej placówki lotniczej, zakładając drugi z rzędu w Polsce klub lotniczy, t. j. Aeroklub Akademicki w Krakowie. Wiele wzorów czerpałem wówczas od moich kolegów warszawskich.

Widziałem kim byli Ci, którzy wówczas nieśli swój zapał i bezinteresowną pracę dla klubu. Szczególnie podbijał serce wszystkich ś. p. Lolek Trzetrzewiński. Jego kresowy charakter, wielki zapał i bujny, młodzieńczy temperament łamały najzagorzalszych przeciwników przerabiając ich w fanatyków lotnictwa. Ten kochany przez wszystkich chłopiec cudów dokazywał. Nie zapomnijmy, że nie wszyscy uwierzyli odrazu w świetne horoskopy nowej placówki. By zasłużyć na poparcie władz i społeczeństwa, trzeba było wykonać porządny etap pracy.

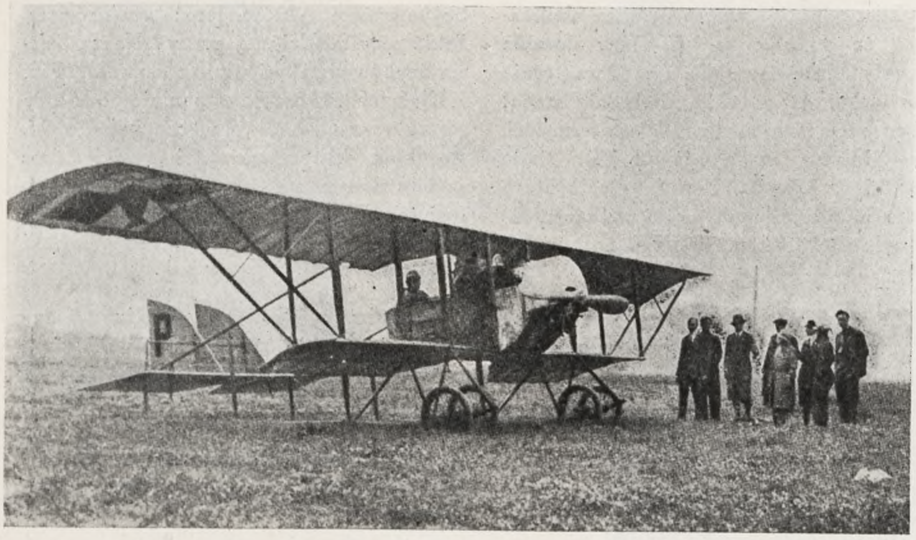
Z powstałym w grudniu 1927 r. Aeroklubem Rzeczypospolitej nawiązuje A. A. W. bezpośredni kontakt pragnąc wspólnie wypracować ostateczną formę organizacyjną lotnictwa sportowego.

Otrzymawszy od wojska za pośrednictwem L. O. P. P. kilka skasowanych i wycofanych z armji Caudron'ów, klub przystąpił w miesiąc po ukonstytuowaniu się do zorganizowania pierwszej klubowej szkoły lotniczej. Na jej czele, jako kierownik i instruktor zarazem, staje p. Jerzy Widawski, sprawujący równocześnie przez pewien czas funkcje wiceprezesa klubu.

Ten znakomity lotnik i wysokiej klasy sportowiec wszczepił prawdziwą miłość do lotnictwa warszawskiej rzeszy lotniczej. Posiada ona po dziś dzień znamię gentelmana - lotnika. Spokój, umiar oraz skromność oto ideały, którym hołdował pierwszy kierownik szkoły lotniczej A. A. W. Jego latająca druciarnia Caudronów tak jest związana z historją naszego klubu, że o niej zawsze mile a zarazem w trwogą się wspomina.

Prace na lotnisku nie zagłuszają organizacyjnej sprężyny, którą nakręca ówczesny prezes klubu. Wkrótce powstaje Związek Aeroklubów Akademickich. Na jego czele staje Osiński a jego miejsce w klubie zajmuje na krótko Jagoszewski.

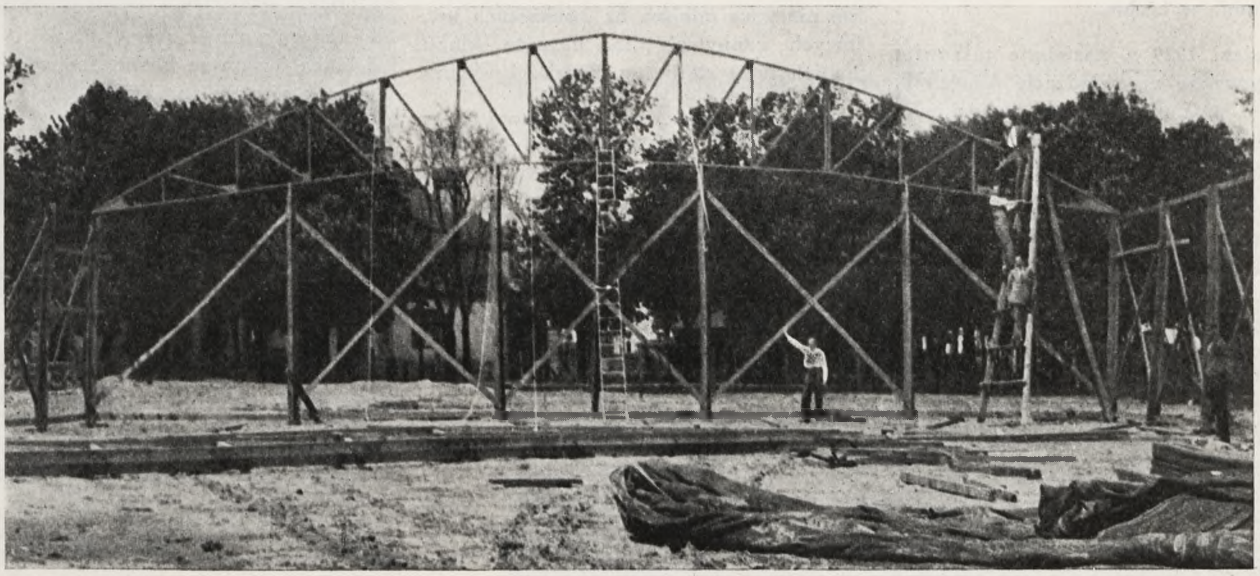
Z chwilą powstania Związku odpada klubowi wiele kłopotów. Przedewszystkiem zabieganie o podstawowe środki



Caudron G - 3, samolot historyczny, na którym szkoliła się pierwsza grupa członków A. A. W.



Pierwszy kierownik szkoły i instruktor J. Widawski ze ś. p. Lolkiem Trzetrzewińskim.



Szkielet hangaru — stawiany rękami członków Klubu.



Grupa najstarszych członków ś. p. mech. W. Laudański, T. Gryżewski, W. Korbel, prof. T. Pruszkowski, ś. p. L. Trzetrzewiński, J. Widawski, K. Jagoszewski i J. Osiński, ówczesny prezes Klubu.



Szkoła Rychtera. Stoją: ś. p. H. Ulanicki, W. Rychter, ś. p. por Żwirko, instr. Nowak, J. Wędrychowski, J. Matysiak, F. Adamczyk, K. Plenkiewicz, Z. Oleński. Siedzą: B. Grzeszczak, A. Kocjan i mech. ś. p. W. Laudański.

egzystencji. Stara się o to dla wszystkich klubów Związek.

Aeroklub A. W. przystępuje teraz do realizowania ustalonego z wojskiem programu, na czele którego znajduje się szkolenie. Będąc podówczas już w Warszawie, mogłem dobrze śledzić ten okres. Kierownictwo szkoły objął po Widawskim Witold Rychter. Zapał poprzednika udzielił się i następcy. Szkoła Rychtera dała wspaniałe rezultaty. Rychter, sam młody pilot, stał się dobrym wychowawcą lotniczym. Pamiętam piękne dnie, w których jako przedstawiciel Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. z ówczesnym oficerem łącznikowym ś. p. por. Żwirko omawialiśmy postępy szkoły i trening. Cudów trzeba było dokonywać, by na 3-ch Hanriot'ach o dychawicznych silnikach Le Rhône wyszkolić kilkunastu pilotów w przeciągu 4 miesięcy.

Wkrótce widzimy tego samego Rychtera prowadzącego z inż. Rogalskim cały dział latania w klubie.

W jesieni 1929 r. następuje całkowite przegrupowanie we władzach A. A. W. Dzięki ś. p. Lolkowi Trzetrzewińskiemu znalazłemu się w gronie tak drogiej mi teraz grupy osób, z któremi pracowałem przez 3 lata jako prezes.

Niezapomniane wspomnienia łączą mnie z całem gronem członków zabranych na walnem zebraniu w listopadzie 1929 r, gdy wszedłszy na nie jako delegat Departamentu wyszedłem jako prezes klubu.

Szereg wieczorów spędzonych na zebraniach dały nam wkrótce nową organizację sportu lotniczego stolicy. Stołeczny Klub Lotniczy i inne grupy połączyły się z A. A. W. i w ten sposób powstała dzisiejsza nazwa klubu. Aeroklub Warszawski oparł się całkowicie na tradycji i dorobku pracy A. A. W. A z chwilą reorganizacji klubu ten dorobek był niemały.

Mówiąc o pracownikach klubu posiadających duże zasługi dla jego rozwoju, trzeba wspomnieć jeszcze kilka nazwisk. Przedewszystkiem należy wymienić sprawującego przez szereg kadencji funkcję kierownika technicznego — inż. Stanisława Praussa, pospolicie zwanego „Prausikiem". Nasz wódz techniczny, pracujący wspólnie z por. Hirszbandtem, to nielada magik. Klubowy warsztacik w fabrykę lotniczą przekształcił. Cuda w niej się dzieją. Rozbija się Hanriot w mak. Części niema. Coś tam jednak stolarze podłubali, ślusarze doczepili, Staś wykombinował — i lata. I to dobrze, bo nawet „Veritaśniki" nie mogli znaleźć w tem „dziury". Czasem zdarzają się kraksy „grupowe". Wtedy „Prausik" z dwóch samolotów robi jeden, tylko kłopocze się, jaki temu dać numer i znak rejestracyjny. Zdarzają się czasem i takie okoliczności, że do numeru lub płozy dorabia się cały płatowiec. W tym względzie nasz techniczny władca nigdy nie stanął wobec niemożności, bo, w ostateczności, gdy dotyczy to jakiejś RWD, jadą szczątki na Okęcie. Tam Sekcja, z którą blisko współpracujemy, robi podobne cuda, byle rachunek nie był duży.

Nasza współpraca z Sekcją dała nam udział wszystkich samolotów sekcyjnych w naszych barwach, boć członkowie Sekcji są zarazem członkami klubu. Część ich skończyła nasze szkoły pilotów lub u nas otrzymała zaprawę sportową. W każdym razie ta symbioza lotnicza, oparta o wzajemne korzyści, będzie zawsze wzorem, jak należy pracować małemi środkami.

Nie będę w tych moich uwagach omawiał całej działalności klubu. Wspomnę tylko, że klub przez cały czas trzymał prym podczas zawodów. Prawie wszystkie pierwsze miejsca na konkursach krajowych zdobywali piloci naszego klubu. Na ich czele stali ś. p. Żwirko i Wigura.

Im to od pierwszego raidu w 1929 r., wykonanego w naszych barwach, po ostatni lot zawdzięczamy sławę, którą okryli nasze lotnictwo sportowe, a nasz klub przedewszystkiem. Widziały ich zimne kraje nadbałtyckie, słoneczna Italja i zbocza Pirenejów — tam wszędzie znaleźli oni uznanie swoich czynów a ostatnio współczucie.

Żywo w naszej pamięci zapisali się ci wszyscy, którzy złożyli życie swe w ofierze dla naszego klubu i lotnictwa. Przedewszystkiem pilot ś. p. Trzetrzewiński, następnie wybitny nasz pracownik, szef mechaników ś. p. Kazimierz Piskorz i ś. p. mechanik Laudański.

Wyczyny sportowe klubu to praca kierowników naszych szkół oraz treningu i latania, którzy od 1928 r. prowadzili te działy pracy, a wśród nich: Jerzy Widawski, Kazimierz Kazimierczuk, inż. Rychter, por. Pronaszko, a obecnie znów Widawski, Wysiekierski i Hirszbandt. Pracy tej przewodziła w ostatnich dwóch latach komisja sportowa.

Muszę jeszcze wspomnieć o szybownictwie. Młoda to gałąź klubu, ale jakże bujna. Gdy patrzę na nasz dorobek w tej dziedzinie, przypomina mi się moment, gdym szukał w klubie kandydatów na szybowników. Jak to korzystnie wypadł mój wybór na pp. Oleńskiego i Kocjana, konstruktora kilku typów szybowców szkolnych i treningowych. Skierowaliśmy ich w r. 1930 na wyprawę A. A. L. do Bezmiechowej. Tam będąc podczas zjazdu Rady Klubów, pierwszy raz omawiałem z p. Oleńskim program naszej Sekcji Szybowcowej, którą jemu powierzyłem. Jakiż rezultat dziś tej pracy? Nasza Sekcja Szybowcowa, wspólnie z Kom. L.O.P.P. w Kielcach, stworzyła wspaniałe podstawy rozwoju szybownictwa w centrum Polski. Aeroklub Warszawski stoi w dziedzinie szybownictwa na drugiem miejscu, po Lwowie. W tej pracy zasłużyli się przedewszystkiem pp. Oleński, Stępniewski i Ciastuła.

Specjalny rozdział historji klubu należałoby poświęcić czcigodnej osobie generalnego senjora klubu i mistrza naszych uroczystości, słowem rektorowi prof. T. Pruszkowskiemu. Był on przez długi czas duchowym przewodnikiem klubu i cementem spajającym członków w jedną lotniczą rodzinę.

W obecnym zarządzie osobistością, do której mamy (bo musimy mieć!) respekt specjalny jest skarbnik Iwanowski, „Iwanem Groźnym" zwany. Jest on mistrzem od wyciągania pieniędzy dla klubu i jaknajdłuższego przytrzymywania ich w klubie. Ulegają mu wszyscy: młodzi i starzy. Z klubu i z po za klubu. Jest po za tem dobrym pilotem sportowym. Ale główną zasługą tego twardego „litwina" to równowaga budżetowa klubu. Dzięki niemu przekroczyliśmy już preliminowane na r. b. 115 tys. zł. wpływów i to w pozycji wpływów własnych. Dodajmy, że w rzeczywistości będą one znacznie większe, bo dochód z meetingu, przekazany na Challenge, właściwie również do wpływów własnych zaliczyć należy.

Musimy podkreślić, że w ciągu całej działalności klub zawsze cieszył się poparciem władz i wiele ma do zawdzięczenia L. O. P. P. Szczególnie atoli musimy podnieść niezwykle przyjazne ustosunkowanie się do klubu Warszawskiego Dyrekcyjnego Komitetu Kolejowego L. O. P. P., które wyraziło się także w zapewnieniu nam stałej, dużej pomocy finansowej na trening. Ostatnio Komitet uchwalił przekazać nam dwa samoloty RWD-5.

Również większego poparcia doznajemy od Komitetu Stołecznego L. O. P. P.

Kończąc moje uwagi, spisane na marginesie pierwszego jubileuszu klubu, chciałbym stwierdzić, żeśmy zakończyli krótkotrwający, ale bogaty w wydarzenia okres historji lotnictwa. Zrealizowaliśmy na naszym odcinku hasło wyścigu pracy, rzucone przez Wodza Narodu.

Nowe pięciolecie rozpoczynamy z wiarą w dalszy, równie intensywny rozwój sportu lotniczego. Hołdując idei Wielkiej Polski Skrzydlatej, nie spoczniemy w pracy.

W tej dalszej drodze przyświecać nam będą czyny wielkich naszych towarzyszy: Żwirki, Wigury i Trzetrzewińskiego.

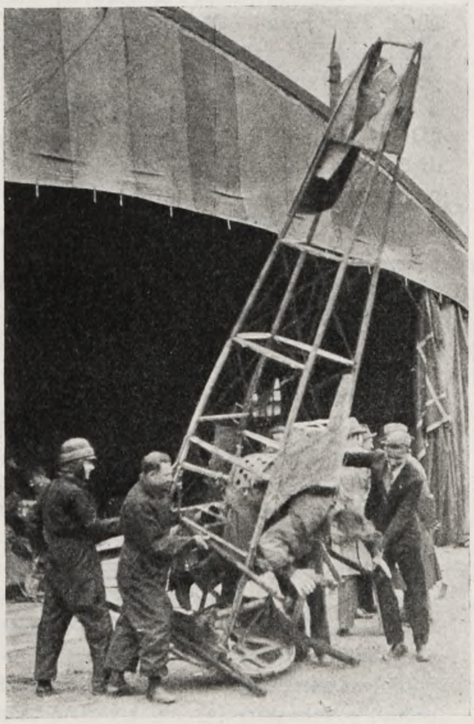
AEROKLUB WARSZAWSKI „NA WESOŁO"



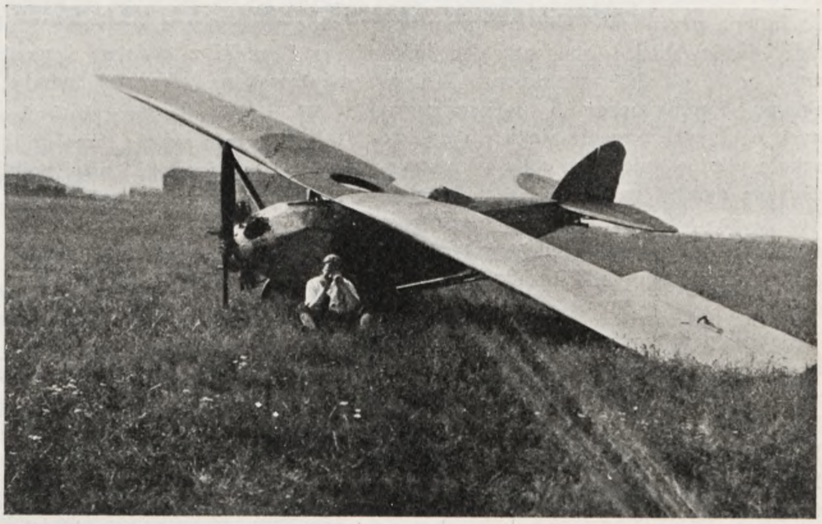
Dwaj znani piloci turystyczni jako Pat i Patachon.



Oryginalna uroczystość pasowania na pilota. Promowany uczeń przysięga przed mistrzem ceremonji (prof. Pruszkowskim) na „korkociąg".



„Laszowanie" przed promocją.



Scena liryczna. Staś H. podbiwszy „Praussa" siedzi bezradnie, ocierając łzy.





Zimą na starcie.

Witold Rychter

Wspomnienia ze szkoły pilotów A. A. W. (1928—1929)

Zdarzyło się w roku 1927, iż grono zapaleńców założyło klub ludzi pełnych zapału i dobrych chęci, któremi, zresztą, jest ponoć piekło wybrukowane, nazywając tę osobę prawną Aeroklubem Akademickim w Warszawie. Złożyli oni te dobre chęci razem i dźwignęli z niemałym trudem hangar, odznaczający się wybitną przepuszczalnością wody. Brak określonego kształtu objektów do zapełnienia hangaru popchnął desperatów do sprowadzenia z Bydgoszczy ofiarowanych przez L. O. P. P. dwóch ton żelastwa i patyków, gdzieniegdzie płótnem pokrytych. Zbieranina ta, po kilku miesiącach usilnych starań, dała się nazwać „samolotami szkolnemi typu Caudron" i budziła niekłamany entuzjazm wśród przygodnych gapiów, jako że ogon maszerował śladem skrzydeł i gondoli bez widocznego połączenia.

I nastał dzień chwały, gdy Jurek Widawski zademonstrował owe przyrządy do latania przed zdumioną publicznością alei Ujazdowskich, obwieszczając kilku szaleńcom, jak Jagoszewskiemu, Wolańskiemu, Sienkiewiczowi i nielicznym innym, o których obecnie słuch zaginął, że szkoła pilotów, pierwsza szkoła klubowa, zaczyna działać w lipcu 1928 r. Latałem kiedyś na takim przyrządzie, niesłusznie samolotem zwanym, lecz nie wyobrażałem sobie, jak można taki wehikuł prowadzić.

Dobre to były czasy, gdy mała grupka uczniów wychodziła w hełmach ochronnych na start, niosąc ze sobą zapasowe koło, trochę desek i dużo, dużo drutu. Przyglądałem się wtedy z zazdrością, czekając na swoją kolejkę w szkoleniu i martwiąc się, jak to na Caudron'ie będę latał. Szczególnie pocieszne wrażenie robiły nieliczne widowiska, kraksami zwane, gdy maszyna, gładko wdzięczne susy wyczyniając, rozkładała się przepisowo na plecach, a niefortunny uczeń koziołkami podrclowywał do instruktora, meldując mu o smutnym stanie rzeczy.

Wkońcu dobrzy ludzie, Departamentem Aeronautyki zwani, podarowali trzy piękne cuda techniki lotniczej — nowopomalowane i całkiem niezgorsze Hanriot'y. Wtedy zaczęło się prawdziwe szaleństwo i druga grupa, do której i ja cudownym sposobem się dostałem, dzięki Jurciowi, zaczęła w zawrotnem tempie gonić pierwszą, chcąc palmę pierwszeństwa rychło odebrać. Co ranek, skoro świt, o piątej, chrabąszcze zjawiały się w powietrzu. Tempo pracy wzmogło się tak dalece, że już w trzy tygodnie niespełna po otrzymaniu Hanriot'ów prymus wyleciał samodzielnie, starając się skończyć warunki razem z pierwszym z grupy Caudronów. Mistrz Nartowski dzielnie popędzał swych pupilów, wychodząc z założenia, że przecież nawet słonia można nauczyć po butelkach chodzić, byle tylko „gaz" był dostateczny.

I rzeczywiście w pewną, chmurną niedzielę dwaj rywale wylecieli na ostatni warunek. Caudron i Hanriot prawie równocześnie zaczęły kręcić przepisową spiralę z 1500 metrów, by po wykonaniu podwójnego skobla wylądować przy chorągiewce startowej. Brawo kolegów było nagrodą za starania. Pierwsi uczniowie zdobyli tytuły pilotów.

Należy dla porządku zaznaczyć, że w czasie szkolenia każdy uczeń miał sobie za punkt honoru wykonywać najcięższe prace przy maszynach i nie do pomyślenia byłoby, żeby samoloty i silniki mył ktokolwiek inny, niż sami uczniowie. Oczywiście w wolnych chwilach należało okopywać hangar, umacniać płótno, toczyć beczki z benzyną i namiętnie dyskutować na wirażowe tematy.

W sposób powyższy do końca 1928 roku ukończyło szkołę trzech pilotów: Wolański, Jagoszewski i niżej podpisany, dystansując resztę kolegów o kilka warunków.

Nadeszła ciężka zima. Gruby śnieg pokrył lotnisko i przerwał latanie. Uczniowie i ich sympatycy nie przerwali ścisłych stosunków towarzyskich, zbierając się regularnie co niedzielę w skrzyni Poteza, przerobionej na „salę tańca", paląc namiętnie papierosy i opowiadając swe przeżycia, ubarwione znakomicie grobowemi anegdotkami, jak to zwykle w szkole bywa. Od czasu do czasu nawet wytaczano na pole Hanriota, opatrzywszy go parą nart, i dokonywano zakładów, kto prędzej odmrozi sobie nos. Stanowczo rekord wziął Jagoszewski, narażając się przytem na spostponowanie przez narzeczoną. Już w czasie tych niedzielnych zebrań, urozmaicanych często kolacyjkami u każdego z kolegów po kolei, zaczęła się powoli zbierać trzecia grupa uczniów, z nieocenionym profesorem, oczywiście Pruszkowskim, na czele. I skoro tylko słonko przygrzało, a lotnisko pozbyło się słodkich wód, wzmożony brzęk Rhônów zwiastował wznowienie szkoły, zasilonej świeżymi adeptami. W szybkiem tempie wykonywali warunki pozostali uczniowie pierwszej i drugiej grupy: Trzetrzewiński. Korbel, Hiszpański, Łyżwański i Sienkiewicz. Szkołę prowadził wtedy, obejmując „spadek" po Jurciu Widawskim, wyżej podpisany, z niemałym trudem wywalczając sobie jaki taki autorytet wśród kolegów. Zemścili się oni srodze za szkolny ucisk i rygory, nadając mi herb „Herod". Trzeba bowiem wiedzieć, że każdy pilot dopiero wtedy uzyskuje w klubie pełne prawa, gdy zostanie pomazany rycyną i przysięgnie „na korkociąg" szanować imię pilota i pracować usilnie dla chwały lotnictwa polskiego. Oczywiście pasowania dokonywa tradycyjnie starszy pan, herbu „Profesor", w prywatnym życiu nazwisko „Pruszkowski" noszący.

W maju nowi kandydaci zasilili kadry uczniów: Hirszbandt, Wędrychowski, Iwanowski, Pruszkowski, Kocjan, Grzeszczak, Litwinowicz, Matysiak, Plenkiewicz, Ulanicki, Pawłowski, Oleński i Adamczyk. Latali oni już wyłącznie na Hanriotach, podczas gdy ukończeni piloci przechodzili w śpiesznem tempie następne typy: — JD-2 i Prauss SP-1. Już po niespełna dwóch miesiącach pierwsi zaczęli kończyć, przyczem prymusem został Ulanicki.

Nadzór nad szkoleniem objął wtedy por. Żwirko, instruktorami byli pp.: Kazimierczuk, Nartowski i Nowak. Szkołą kierował w dalszym ciągu niżej podpisany. Jurek Widawski zjawiał się czasem na lotnisku, by popatrzeć, jak idzie praca, przez niego zaczęta.

Były to bardzo przyjemne i niezapomniane chwile, między uczniami istniała szlachetna rywalizacja o jaknajlepsze wyniki, ujęta w sportową i koleżeńską dyscyplinę. Po lotach wszyscy brali się zgodnie do mycia i czyszczenia maszyn, przygotowując je do lotów popołudniowych. Potem następowało śniadanie w bufecie na lotnisku, podczas którego każdy namiętnie dyskutował na temat wykonanych zadań, przekomarzając się z instruktorami, prorokującymi, jak zwykle, jeszcze conajmniej 100 dubli na każdego do wylaszowania.

Wkrótce po skończeniu szkoły profesor Pruszkowski przyleciał z Anglji wraz z Widawskim na nowiutkim Moth'ie, rozkładając go zaraz przepisowo w Kazimierzu, czem sprawił wielką uciechę wśród latającego ludu. Prędko jednak Moth był naprawiony i czarował piękne panie wdzięcznemi podskokami przy lądowaniu. Proszę wszak nie zapominać, że każdy z nas uważał sobie za punkt honoru usiąść na trzy punkty, a wykonanie prawidłowej spirali było szczytem marzeń każdego szanującego się pilota. Obecnie, gdy przypomnieć sobie te dawne czasy szkoły, dziwnem się wydaje, że można było źle lądować. Ale przecież to były naprawdę początki.

Samoloty prywatne zaczęły wyrastać, jak grzyby po deszczu: dwie JD-2, Moth

i mały „Kogutek" Zalewskiego świadczyły chlubnie o zapale lotniczym członków klubu. Ponadto baterja Hanriotów, Prauss PS-1 i „Krowa" WR-1 (Rogalskiego i Wigury) służyły dzielnie, aż do rozbicia się na polu, nietyle chwały, ile mokotowskiem.

Obecnie trudno już pomyśleć, że się latało na takich „instrumentach", lecz na owe czasy były to maszyny pierwszorzędne, spełniając swą rolę bez zarzutu. Zdarzało się czasem, że pilot, lecący na jednym z tych samolocików żalił się, iż nie mógł dogonić motocyklisty na szosie, że kiedyś Ulanicki zgubił maskę na Hanriot'cie, a Wędrychowski z 1500 metrów „wyciął" aż trzy zwitki spirali, lecz to wszystko bladło wobec Korbla, który, wziąwszy barogramkę na 3000 metrów, założył ją na barograf 8000-metrowy i starał się usilnie w ciągu trzech godzin wyjść Hanriot'em na dwa kilometry w górę.



Kpt. T. Halewski, 3-krotny prezes A. W. w latach 1929 — 1931.

Szaleństwo lotnicze zaczęło ogarniać wszystkich. Wtedy został wyszkolony Prauss i Wigura, a reszta członków klubu energicznie cisnęła się do szkoły. Niestety, nadszedł kryzys i liczbę uczniów trzeba było zredukować do minimum oraz wyznaczyć dość wysokie opłaty za szkolenie. Nie zmniejszyło to jednak zapału, czego dowodem jest obecna ilość wyszkolonych, sięgająca dziesiątków.

Wielu z naszych kolegów już nie żyje: jednych zgubiła brawura, innych życie zgryzło, inni znów położyli swe młode życia w ofierze służby powietrznej, lecz reszta, aczkolwiek głęboko dotknięta nieszczęściami, nie opuszcza rąk i nadal pracuje ze wszech sił dla wspólnego dobra, łącząc się w pracy z najmłodszymi kolegami, którzy powrócili z Centrów P. W. L.

Zawsze też żyje w klubie duch poległych członków, a nazwiska kolegów-pilotów: ś. p. Trzetrzewińskiego, Ulanickiego, Puławskiego, Pędzicha, Ujejskiego, Wigury i ojca szkoły — Żwirki, oraz nazwiska mechaników: Laudańskiego i Piskorza — pozostaną na zawsze w pamięci wszystkich tych, którzy byli, są i będą członkami Aeroklubu.

Jan Rudowski

Obserwacje z dziedziny organizacji lotnictwa

Od obecnego prezesa A. W., p. posła J. Rudowskiego, uzyskaliśmy szereg uwag ogólniejszego znaczenia.

Lotnictwo polskie skończyło pierwszy okres swego wstępnego rozwoju. Technika lotnicza, wytwórczość, rozwój organizacyj lotniczych, wyrobienie i tężyzna pilotów osiągnęły w Polsce poziom już tak wysoki, że zwycięsko konkurują z techniką i lotnikami pierwszych narodów świata. Czas obecnie, by ten rozwój na wielu odcinkach lotnictwa, prowadzony niekiedy inicjatywą i wysiłkiem jednostek, znalazł obecnie jednolitą formę organizacyjną, koordynującą wszystkie prace, określającą linje wytyczne i naczelne cele, niwelujące dysharmonję i tarcia.

Cały szereg problemów wymaga obecnie szybkiego załatwienia i tak np.:

1) Wytworzenie samolotu szkolnego wraz ze słabym motorem dla wojska i sportu.

2) Przeorganizowanie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej w taki sposób, aby był faktyczną nadbudową dla wszystkich organizacyj lotnicznych.

3) Organizacyjne ujęcie żywiołowo rozwijającego się szybownictwa. Pierwsze ramy zostały już opracowane przez Dep. Lotn. M. K. Należy je wykończyć i najprędzej wprowadzić w życie.

4) Obmyślenie takich norm organizacyjnych i źródeł wpływów, aby praca Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej osiągnąć mogła należyty rezultat, odpowiadający celom, określonym w statucie; aby Liga mogła spełniać nietylko główne, poruczone jej zadania, lecz także, by mogła dostarczyć lotnictwu i szybownictwu środków, koniecznych do dalszego rozwoju.

5) Dalszy rozwój i normalizacja p. w. lotniczego.

Zastanawiając się nad zagadnieniem, jakie czynniki w dziedzinie lotniczej działają w naszem państwie i jakie zadania mają do spełnienia, dochodzi się do wniosku, że na pewnych odcinkach istnieją luki lub wogóle brak jest pewnej komórki, mającej specjalne cele do spełnienia. Np. przy dzisiejszym demokratycznym ustroju naszej Rzeczypospolitej parlament winien być soczewką, skupiającą zagadnienia wagi państwowej i kuźnią zagadnienia te wykuwającą w formie prawnej koncepcji. Niewątpliwie do zagadnień o wielkiej wadze państwowej należą dzisiaj zagadnienia lotnicze. Na terenie naszego Sejmu są one, jako takie, nieznane. Istnieje zagadnienie morza, specjalnie zagadnienie Gdyni — słusznie, najsłuszniej; lecz winno również zaistnieć zagadnienie lotnicze. Brak ten musi być szybko usunięty.



Obecny prezes A. W. pos. J. Rudowski.

Dalej, jeśli chodzi o stworzenie pewnej syntezy generalnego planu, według którego odbywać się winna praca na wszystkich odcinkach i wśród wszystkich organizacyj i instytucyj lotniczych, to, niewątpliwie, plan ten istnieje. Jest on wykonywany przez obydwa departamenty lotnicze, zapomocą całego splotu unij personalnych w zarządach organizacyj i instytucjach lotniczych. Dzięki temu splotowi personalnemu działalność komórek lotniczych jest w pewnym stopniu koordynowana.

Jednak, przy ogromnym rozwoju wszystkich dziedzin lotniczych w naszem państwie, należy poważnie zastanowić się, czy stan obecny na długo jeszcze będzie wystarczający i czy nie należy już obecnie pomyśleć o koncepcji stworzenia naczelnego organu, który już nie drogą personalnych unij i wpływów kierowałby zagadnieniami lotniczemi, lecz formą organizacyjną, uprawnioną i mającą sankcje.

Bernard Skórzewski

„Week End Aerien" w Londynie

Kiedy cały świat lotniczy w Polsce był żywo zajęty Challeng'em, nadeszło do Aeroklubu R. P. zaproszenie na wielki zlot właścicieli samolotów i prywatnych pilotów do Londynu.

Miał to być akt kurtuazji i odwzajemnienia się lotników angielskich za często doznawaną gościnność i pomoc ze strony lotników wszystkich krajów Kontynentu, z której angielscy turyści często korzystają. Pozatem zlot miał służyć wzajemnemu poznaniu się i zbliżeniu ludzi wielu narodowości, związanych wspólnem zamiłowaniem do turystyki powietrznej.

Jako przedstawiciel tej, niestety, tak nielicznej grupy w Polsce, postanowiłem bez namysłu reprezentować prywatne lotnictwo polskie w Londynie i wybrać się z żoną na zlot, który, sądząc z pierwszego programu, obiecywał wiele ciekawych wrażeń). Zgóry jednak zaznaczam, że nasze nadzieje zostały stokrotnie przewyższone przez wspaniałą manifestację brytyjskiej gościnności.*

Tymczasem mający się rozpocząć Challenge zapełniał wszystkie umysły. To też, po wysłaniu naszego zgłoszenia do Londynu, skoncentrowałem w tym kierunku moją uwagę. Wystarawszy się o paszport, wyruszyłem do Berlina dnia 15.VIII, żeby obejrzeć zawody i, w miarę możności, pomóc naszej ekipie przy gigantycznej walce, która się tam rozpoczęła. Byłem obecny przy próbach technicznych, w których nasze maszyny tak świetne osiągnęły rezultaty. Patrzałem z podziwem na wytrwałą i nieprawdopodobnie ciężką pracę naszych pilotów, obserwatorów i mechaników, jak zdobywali punkt za punktem w zaciętej walce. Trzeba było widzieć, jak Żwirko bił rekord wolnego lotu z 56 km/g., jak Orliński w tempie Kusocińskiego składał i montował skrzydła PZL-ki, jak Karpiński skakał przez bramkę 8-metrową. Były to, w każdym razie, widoki niesympatycznie groźne dla starych pilotów. Rzęsisty pot zlewał czoła naszych chłopców pod iście afrykańskiem słońcem, — a tu każdą wolną chwilę należało wyzyskać na przygotowanie się do wyścigu dookoła Europy. O odpoczynku niema mowy. W hotelu zgiełk, bieganina i temperatura piekła. Nerwy w stałem naprężeniu. Tylko lotnik zrozumie, co to znaczy w takich warunkach latać — tak latać — i rozpoczynać olbrzymi lot, jakim jest sam „Rundflug". W tem wszystkiem panowała atmosfera wzajemnej pomocy i braterstwa. Ani jednego dysonansu. Zresztą, nie będę opisywał swych wrażeń, bo okoliczności, towarzyszące naszemu zwycięstwu w Challenge'u znane są z innych opisów.

Po ukończeniu większości prób technicznych, czuję na co się zanosi i wyruszam jaknajprędzej do Warszawy, wioząc ze sobą liczne polecenia dla organizacji pomocniczej na 1-szym etapie.

W sobotę ląduję w Warszawie. W niedzielę, dn. 21.VIII, jestem obecny przy przelocie. Nasi górą — dobrze! Potem odlatuję z Warszawy i w ciągu kilku dni kończę przygotowania do lotu do Londynu. Układam program tak, żeby znów być obecnym w Berlinie, przy zakończeniu Challenge'u.

To też po tygodniu spotykamy z żoną całą doskonałą kompanję na lotnisku w Staaken, gdzie się szykuje do ostatniego skoku - wyścigu na trójkącie 300 km. rozstrzygającego o zwycięstwie.

Pierwszym, którego spotykamy na lotnisku, jest pułk. Filipowicz. Opiekuje się on naszą ekipą jak kura pisklętami.

Jesteśmy świadkami wspaniałego zwycięstwa Żwirki i zaraz następnego dnia lecimy przez Hannover do Belgji. Przed Amsterdamem deszcz i mgła przyciska nas na 30 mtr. Widoczność minimalna. Wreszcie, lecąc nad Zuidersee, odgadujemy po dymach miasto. 40 minut szukam lotniska, które przecież jest mi dobrze znane. Przebijam się ponad mgłę i wreszcie widzę samolot, a przez lukę we mgle hangary fabryki Fokkera na lotnisku Schiphool. Jest to najładniejsze lotnisko, jakie znam; to też z przyjemnością przy kawie odpoczywamy tu po męczącym locie.

W Le Zoute zatrzymujemy się dzień nad morzem i studjujemy warunki sportowe „week-endu", które odebraliśmy w Berlinie. Chodzi o to, żeby w czwartek punktualnie o g. 12-ej angielskiego, letniego czasu przelecieć metę nad lotniskiem w Heston pod Londynem. Nad Kanałem trzeba tak przelecieć, żeby w normalnem, turystycznem tempie o 12-tej być nad Heston. Nie wolno czekać na 12-tą i nad lotniskiem zabijać czas.

Następnego dnia, od rana telefon w ruchu. Z Ostendy i Lympne otrzymuję dokładne dane meteorologiczne i czas angielski, według którego reguluję zabrany chronometr. Okazuje się, że w Calais są słabe wiatry zachodnie, zaś na angielskiem wybrzeżu — bardzo silne. Wyruszamy więc w drogę do ostatniego etapu bardzo wcześnie, licząc na niską średnią szybkość.

Od połowy Kanału tempo spada na 75 km/g. To też z dużym gazem, trzymając się dokładnie prostej, odbywamy ostatnie 160 km. Wreszcie widać gazomierze w Heston i kilka maszyn w powietrzu. Dwie z nich — to francuskie samoloty, które krążąc czyhają na przelecenie linji o punkt 12-tej.

Gdy byłem pewny, że mnie zobaczyły, rzucam się pełną parą na linję, pomimo że brak jeszcze 20 sekund do 12-ej. Konkurencja traci głowę i w panice wpada przedemną na linję, pozbawiając się przez to prawa do klasyfikacji. O to mi właśnie chodziło. Tymczasem, przed samą linją robię lekki renversement i zataczam jeszcze niewielkie koło. W tem strzela rakieta ku górze, oznaczając 12-tą. Z całym spokojem, uwolniony od konkurentów, przelatuję linję o 12-tej godzinie 8 sek.

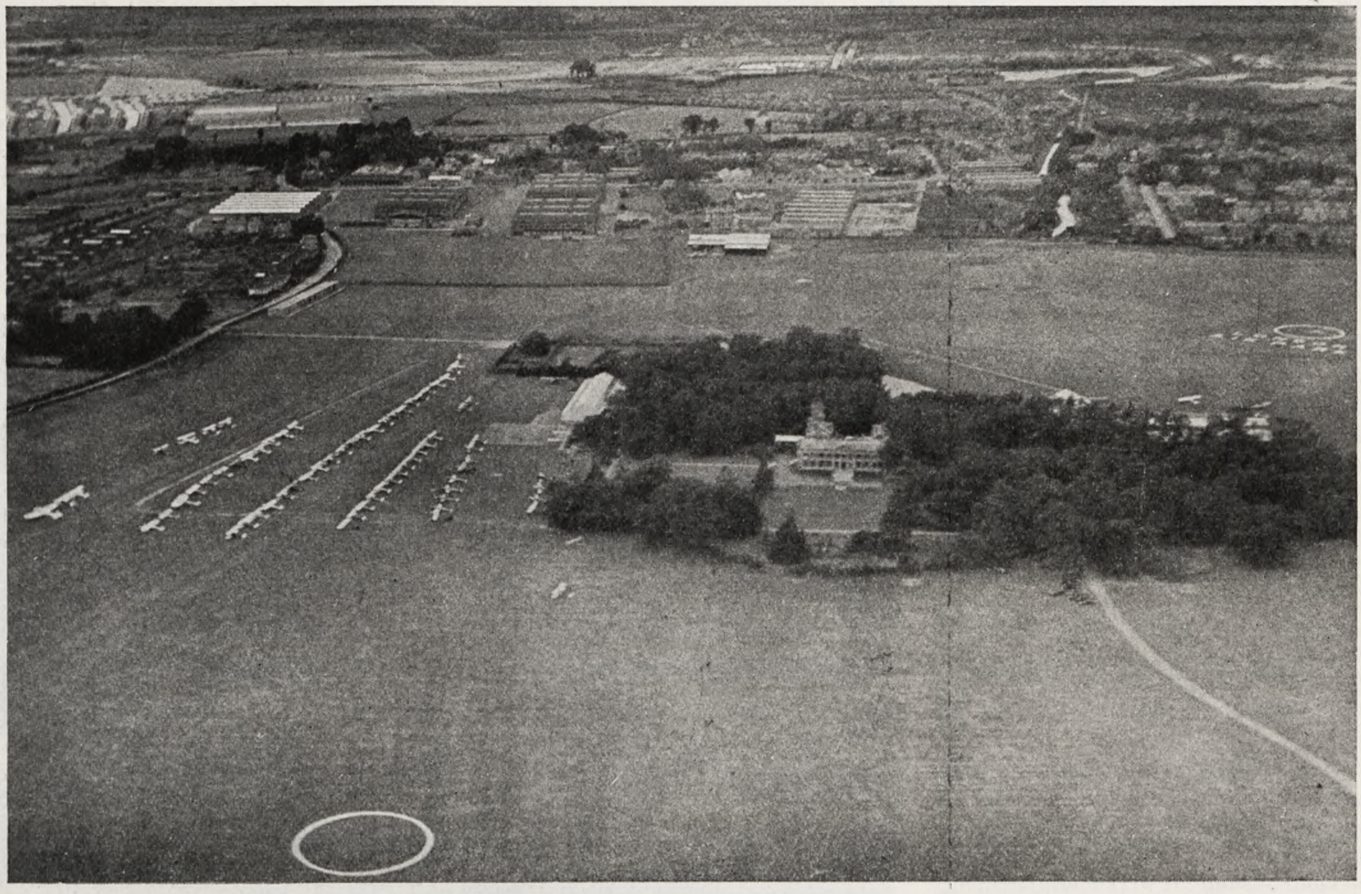
Po wylądowaniu orgja powinszowań, fotografów prasowych i kinooperatorów. Dyrektor cywilnego lotnictwa Shelmerdine wręcza nam puhar srebrny nieprawdopodobnej wielkości i ślicznej roboty. Czujemy się jak w Hollywood. Tymczasem z nieba zaczynają się sypać inni uczestnicy, wszyscy opóźnieni z powodu silnego wiatru nad angielskiem wybrzeżem. Gospodarze przesadzają się w uprzejmości. Każda załoga ma przydzielonego pilota, który ją pilotuje na ziemi. W wielkim namiocie uroczyste śniadanie na 120 osób.

Przyleciało z Francji maszyn 10, z Niemiec 9, z Belgji 8, z Holandji 6, z Grecji 1, z Konga 1.

Po śniadaniu wspólna fotografja, potem loty nad Londynem, we wspaniałym pasażerskim 40-osobowym samolocie Handley - Page. Pilot, mając na pokładzie samych pilotów, umyślnie pchał się w chmury, w których nieprawdopodobnie długie i elastyczne skrzydła olbrzyma ginęły. Tu nam podawano herbatę z ciastkami. Komfort i cisza niewiarogodna wskutek umieszczenia wszystkich silników poza kadłubem. Było to „lotnictwo" z nowego punktu widzenia.

---

*) Początkowo zamierzony był udział kilku maszyn polskich, m. in. 2 PZL-19. Ostatecznie na Week End oprócz p. Skórzewskiego polecieli na RWD-5 pp. por. dr. Czarkowski-Golejewski z Aeroklubu Lwowskiego i inż. St. Rogalski z Warszawy. — Przyp. Red.



Lotnisko Hanworth Club. Część maszyn uczestników „Week End Aerien".



Hanworth Club. Przed odlotem.

Śniadanie i loty dały uczestnikom możność zapoznania się ze sobą. W doskonałych humorach przybyliśmy więc do May-Fair Hotel, jednego z najlepszych hoteli Londynu. I teraz mieliśmy możność poznać genjusz organizacyjny naszych gospodarzy. Pierwszy, luksusowy autobus, który wyruszył z lotniska był przeznaczony dla pań, które pragną być w hotelu u fryzjera przed wieczornem przyjęciem. Każdy z uczestników dostawał do ręki kilka razy dziennie drukowane programy, które co do minuty podawały na następne kilka godzin plan „zajęć", czyli przyjęć i przyjemności. Na przebranie pozostawało 30 minut.

O 7-ej przyjęcie w salonach May-Fair'u przez Panią Ministrową Spraw Zagranicznych, lady Simon (Cocktail-Party).

Godz. 8-a wyjazd autobusami — godzinę za miasto, do Poulson Club nad Tamizą. Obiad, bal, spacery nocne motorówkami po rzece. Powrót o godz. 2-iej.

Rano wyjazd na lotnisko. Odlot eskadrami z prowadzącemi maszynami angielskiemi do Bristolu. Pogoda coraz gorsza. Przez wąwozy, między pagórkami lecimy za przewodnikiem niemal kółkami po ziemi. Na szczęście niema drzew. Wiatr, deszcz coraz silniejszy. Mgła zakrywa ziemię. Nagle widzę wiatrowskaz nad równem polem. A więc lotnisko. Ląduję. Zgadłem. Hangary wyłaniają się z mgły. Lord Major Bristolu i żona jego w złotych łańcuchach. Służba w białych pończochach i perukach. Przyjęcie w hangarze: obiad, mowy, toasty.

Tymczasem zrywa się huragan i chce przewrócić hangar. Odsuwamy się przezornie od ciężkich wrót. Nie mogąc im dać rady, wiatr porywa 2 samoloty i rzuca jednym o ziemię, drugim o samochód. Wstajemy od stołu, aby ratować co się da. Przytem oberwanie chmury. Panika. Wszyscy pchają swoje maszyny do hangaru, który nie jest w stanie ich pomieścić. Wobec tego ogólne składanie skrzydeł. W ten sposób maszyny stoją pewniej. Dziwny widok: 50 zmokłych kur z podciętemi skrzydłami! Po kwadransie rozjaśnienie. Huragan 100 km/godz. minimum.

Kto leci na ochotnika do Liverpool, wielkie przyjęcia wieczorne czekają?

Kto może, wyrusza. Połowa wraca po kilku minutach lub podłamuje podwozia w dzikich polach.

Samolot mój startuje jak balon Piccarda, pionowo w górę. Po wirażu zmiata go wiatr z szybkością 250 km. Zaczyna się ciskanie, jakiego nie pamiętam od czasu przelotu cieśniny Messyńskiej. Na szczęście widoczność lepsza tak, że guide'a nie tracę z oczu. Po dwóch godzinach tej zabawy, lądujemy znów pionowo na lotnisku Hooton pod Liverpoolem. Herbata w hangarze, powitania, poczem autobusem i promem przez wzburzony port do hotelu Adelphi. 25 minut na przebranie. Autobus do portu. Obiad na olbrzymie transatlantyckim „Adriatic". Czterysta gorszego, startujemy. Wkrótce warunki się polepszają, silny wiatr z tyłu równiejszy, zjawia się słońce i korzystamy z cudownych widoków. Mijamy Birmingham, lądujemy w Coventry, gdzie honory domu czyni fabryka samolotów Armstrong, którą zwiedzamy.

Po godzinie jesteśmy znów w Heston. Wszyscy spieszymy do miasta, żeby przygotować się do oficjalnego bankietu i balu w salonach May-Fair'u, gdzie nastąpić ma rozdanie nagród.



Państwo B. Skórzewscy ze zdobytym puharem.

osób, Lord Major, złote łańcuchy i t. d. Wiele miłych, nowych znajomości. Potem do ratusza. Wielki bal. Cały Liverpool obecny. Parada ogromna, muzyka gorsza.

Na drugi dzień huragan w porcie, olbrzymi prom się kołysze. Miny rzadkie. W towarzystwie brak RWD-5 z hr. Czarkowskim - Golejewskim i inż. Rogalskim, którzy wylądowali poprzedniego dnia przed Liverpoolem.

Przygotowani i przywyknięci do naj-

W obiedzie tym bierze udział wiceminister lotnictwa sir Philipp Sassoon, dyrektor Shelmerdine i wszystko, co w lotnictwie angielskiem odgrywa jakąś rolę. Na obiedzie osób 200. Dekoracje wspaniałe. Ton bardzo oficjalny. Minister rozdaje nagrody, z których pierwszą wręcza autorowi niniejszego, co go przepełnia niemniejszą dumą, jak aplauz, który uzyskuje jego mowa. Po-

tem bal i przedstawienia kabaretowe. Obiad był doskonały, humory świetne, zbratanie ludów gruntowniejsze, niż w Lidze Narodów.

To też następnego dnia z żalem spotykają się wszyscy na śniadaniu w Hanworth Klubie, skąd następuje odlot uczestników zagranicznych na Kontynent. Zapewnieniom przyjaźni i wzajemnym zaproszeniom niema granic. Cudowne dni kończą się w idealnej harmonji.

Anglicy oddali znowu ogromną usługę lotnictwu cywilnemu, dając sposobność zapoznania się tak wielkiej ilości sympatycznych sportsmenów i zbliżenia się narodowości, niezawsze sobie przychylnych. Zlot ten dla turystyki powietrznej też mieć będzie duże znaczenie, ilustrując jej możliwości i torując drogi. Przyczyni się on również do reformy międzynarodowego prawodawstwa lotniczego, na którego średniowieczną sztywność skarżyli się wszyscy uczestnicy.

Gospodarze, będący pionierami turystyki powietrznej, dali wspaniały przykład organizacji zlotu. Będzie on jeszcze przez szereg lat wzorem nie do osiągnięcia, chociażby dla braku środków. Nie wszystkie kraje Europy mogą sobie pozwolić na wydatek około 60.000 zł. Tyle kosztowało angielskich właścicieli to przyjęcie. Środków nie szczędzono. Goście przez 5 dni nie mieli możności wydać nawet 10 zł. Hotele, utrzymanie, autocary, benzyna, oliwa, obsługa samolotów — wszystko było opłacone, włącznie z napiwkami.

Ale, przedewszystkiem, zlot był jaskrawym dowodem, że lotnictwo prawdziwie turystyczne wyszło już z okresu ryzyka i niebezpieczeństwa; że wypróbowane samoloty turystyczne wykonują z zadziwiającą regularnością swe zadanie normalnego środka lokomocji we wszystkich warunkach, które dzień powszedni przynieść może. Mimo nawet, jak na Anglję, wyjątkowo złej pogody; mimo wielu uczestników, nienależących bynajmniej do elity lotniczej (niektórzy mieli zaledwie po kilkanaście godzin w powietrzu), wszystko odbyło się zupełnie bez wypadków. (Nie można do nich zaliczyć kilku nadszarpniętych podwozi).

To było właśnie największym sukcesem zlotu, którego wspomnienie przez długi czas zostanie u uczestników niezatarte.

Sposób manipulowania paszportami, formalności a raczej brak ich, jak i brak drylu wojskowego i tak zwanego biurokratycznego porządku — musiał na krytycznie usposobionym widzu zrobić głębokie wrażenie.

W Hanworth, przy odlocie, zebrało się około 90 samolotów na stosunkowo niewielkiem lotnisku. Nikt nie stemplował odlotów, nikt sygnałami nie regulował ruchu, a mimo to, odlot, prawie równoczesny, odbył się w największym porządku, z kurtuazją wzajemną i bez zagrażania życia swych bliźnich.. W Anglji już dawno przyszli do przekonania, że dla jednostek głupich, bezwzględnych i niebezpiecznych niema miejsca w lotnictwie i znaleziono inne sposoby, ażby je stamtąd usunąć. To też element, który spotyka się w Anglji na lotniskach, może roztropnością, ostrożnością oraz umiejętnością fachową służyć za przykład lotnikom wszystkich krajów Kontynentu.

Po odlocie uczestników czujemy się chwilę osamotnieni, lecz zaraz przystępujemy do wykonania dodatkowego programu, jakim jest zadośćuczynienie licznym zaproszeniom, które na nas spłynęły jako na zdobywców puharu. To też wyruszamy zaraz 160 km. na północ, na lotnisko w Ratcliff, gdzie urzęduje Miss Spooner. Towarzyszy nam zdobywca Coupe — Schneider'a, kpt. Stainforth, na Moth'ie. Po powrocie pozostajemy kilka dni jako goście Hanworth Aero Club'u, potem odwiedzamy lotnisko Plymuth położone o 330 km. na zachód, gdzie ze znajomymi objeżdżamy samochodem przez kilka dni Cornwall i poszarpane brzegi Atlantyku.

Powrót odbywa się gładko. Przez Londyn, Roterdam, Berlin do Poznania i Zbąszynia w półtora dnia, przy sprzyjających wiatrach i niezwylke dobrej pogodzie.

Z. J.

Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Cleveland

Największą imprezą lotniczą po tamtej stronie Oceanu są niewątpliwie wielkie międzynarodowe zawody „National Air Races", rozgrywane dorocznie w Cleveland (Ohio) w Stanach Zjednoczonych. W zawodach tych bierze udział elita pilotów amerykańskich i europejskich, startują najnowsze maszyny, będące „ostatnim krzykiem" w dziedzinie konstrukcji lotniczej.

Tegoroczny meeting w Cleveland odbywał się w dniach od 27 sierpnia do 4-go września, przy udziale najwybitniejszych lotników całego świata, w obliczu wielotysięcznych tłumów.

Na program tych emocjonujących zawodów złożyły się konkursy szybkości, pokazy akrobacyj, loty grupowe eskadr płatowców wojskowych, loty autogiro, skoki ze spadochronami etc.

Zwłaszcza konkursy szybkości, w których pobito wiele rekordów, cieszyły się olbrzymiem zainteresowaniem wśród tysięcznych rzesz ludzkich, które przyglądały się zawodom.

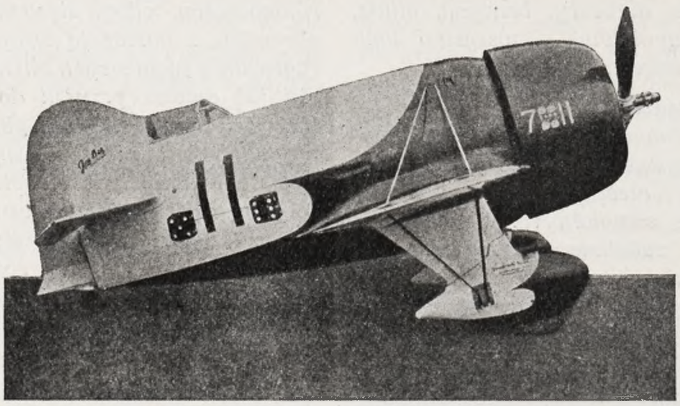
Najciekawszym momentem zawodów był niewątpliwie konkurs szybkości „transkontynentalnej" o puhar Bendixa na trasie Los Angeles — Cleveland, o nagrodę 15.000 dolarów, przyczem klasyfikowanych było tylko pierwszych trzech zawodników. Podczas przelotu wolno było robić przystanki dla uzupełnienia zapasów benzyny.

Do konkursu stanął szereg maszyn specjalnie skonstruowanych dla osiągnięcia możliwie największej szybkości.

Zakłady „Weddell - Wiliams" przygotowały trzy dolnopłaty wyposażone w silniki Pratt i Whitney „Wasp Junior" 550 KM. Pilotami maszyn byli znani lotnicy amerykańscy James Haizlip, pułk. Roscoe Turner i konstruktor James Weddell.

Zwyciężył Haizlip, który wystartowawszy z Los Angeles o godz. 7-ej min. 45 (według czasu nowojorskiego) przeleciał kontynent amerykański w 10 g. 19 min., z przeciętną szybkością 392 km./godz. Ustanowił on nowy rekord na tym dystansie, bijąc poprzedni (11 g. 15 m.), który należał do mjr. Doolitle. Drugie miejsce zajął James Weddell, uzyskując średnią szybkość 371 km./godz., trzecim był pułk. Turner z wynikiem 360 km./godz.

Wśród konkursów szybkości, rozgrywanych w samem Cleveland, najciekawszym był niewątpliwie wyścig o nagrodę Thompsona, do której przywiązana była również i nagroda pieniężna w wysokości 10.000 dolarów. Dla sklasyfikowania należało uzyskać szybkość przewyższającą 320 km./godz. Wyścig rozegrany był na trasie o obwodzie 16 km. (10 mil), który należało przebyć 10-krotnie. Z pośród maszyn, stających do tej próby wyróżniły się dwa płatowce. Jeden z nich to dolnopłat „Gee - Bee" (Pszczoła) „Super Sportster", wybudowany przez zakłady braci Granville, pilotowany przez mjr. Doolitle. Drugi, nazwany „Buldog", górnopłat, wybudowany w zakładach „Springfield Aircraft Co" — pilotował sam konstruktor Robert L. Hall. Płatowce wyposażone były w silniki Pratt i Whitney „Wasp" 800 KM.



„Gee-Bee" Super Sportster z silnikiem „Wasp" 800 MK, na którym Doolitle pobił rekord szybkości samolotów.

Wśród innych maszyn wyróżniały się trzy płatowce zakładów „Weddell Wiliams Co", które brały już udział uprzednio w zawodach o puhar Bendix'a.

W konkurencji o nagrodę Thompsona zwyciężył mjr. Doolitle (na „Gee-Bee"), przebywając dystans 160 km. (100 mil) w 23 min. 44 sek., t. j. z szybkością 400 km./godz. Drugie miejsce zajął Weddell w czasie 24 min. 44 sek.

Oprócz tych konkurencyj, które stanowiły clou meetingu, rozegrano jeszcze i szereg innych konkursów szybkości, a mianowicie: o nagrodę William B. Leeds'a na dystansie Nev - York — Cleveland, o nagrodę Cincinnati, gdzie zawody polegały na przeleceniu dystansu między wymienionemi dwoma miastami tam i z powrotem, o nagrodę Franka Philipsa i t. p.

W meetingu wzięły również udział po raz pierwszy kobiety. Pani Haizlip, żona zwycięzcy w locie „transkontynentalnym", pilotując aparat swego męża, pobiła światowy rekord szybkości dla kobiet, ustanowiony swego czasu przez panią Ruth Nichols, osiągając średnią szybkość 408 km./godz.

Wreszcie mjr. Doolitle zaatakował światowy rekord szybkości dla samolotów lądowych, który utrzymywał się od r. 1924 przy Francuzie Bonnet'cie i wynosił 448 km./godz. *).

Podczas konkursu o nagrodę Thompsona, mjr. Doolitle pilotując swoją „Gee-Bee" pobił rekord światowy, uzyskując na 4 etapach wyścigu średnią szybkość 473 km./godz. Na jednym z etapów mjr. Doolitle przeleciał 3 kilometry z szybkością 494 km./godz.

„Gee - Bee" jest bezwzględnie jednym z najdziwaczniejszych i najśmielej skonstruowanych samolotów. Charakterystyczną jego cechę stanowi hypertrofja silnika i ograniczenie do śmiesznego minimum powierzchni nośnej skrzydeł. Trzeba było wielkiej odwagi, aby pilotować taki samolot, którego los w razie zepsucia się silnika jest z góry przesądzony.



Nagroda „Orła Białego" ufundowana przez Aeroklub R. P.

Pozostałe konkurencje omówimy później, po otrzymaniu sprawdzonych danych.

W meetingu lotniczym w Cleveland brał udział również świetny nasz lotnik płk. Kossowski na P. XI.

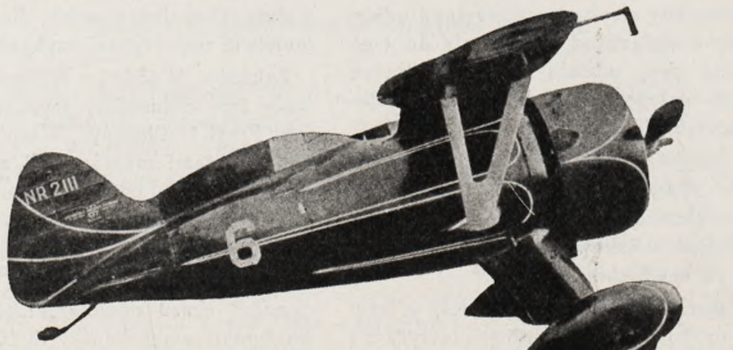
Pułk. Kossowskiego w wyprawie do Ameryki prześladował prawdziwy pech. Przy starcie z lotniska w Bellefonte pod N.-Yorkiem nastąpił podczas zapuszczania śmigła wybuch, który poranił i poparzył mechanika Kotońskiego. Przyczyną wybuchu było omyłkowe dostarczenie przez obsługę lotniska butli z tlenem zamiast ze zgęszczonem powietrzem do zapuszczenia śmigła. Aparat jednak nie doznał żadnych uszkodzeń i pułk. Kossowski mógł wziąć udział w zawodach. Pozbawiony był jedynie tak cennej pomocy mechanika, który silnie poszwankowany pozostać musiał na kuracji w szpitalu.

Pułk. Kossowski startował w konkursie o nagrodę „Orła Białego", ufundowaną przez Aeroklub Rzplitej Polskiej. Regulamin nagrody przewidywał najszybsze wzniesienie się do wysokości 8.100 mtr. i powrót na lotnisko w możliwie najkrótszym czasie.

Przy starcie, silnik przerwał obroty, wskutek czego pilot stracił kilka sekund. Mimo to, zdołał nadrobić utracony czas i uzyskał najlepszy cyfrowy wynik z pośród pozostałych konkurentów, jednakże nagrody nie zdobył, gdyż omyłkowo wylądował z drugiej strony lotniska.

Nagrodę „Orła Białego" zdobył pilot amerykański.

Pułk. Kossowski brał ponadto udział w pokazach akrobacji, budząc swemi popisami powszechny podziw i uznanie dla siebie i maszyny. Pułk. Kossowski był zwłaszcza przedmiotem gorących owacyj ze strony Polonji amerykańskiej, licznie przybyłej na zawody dla podziwiania polskiego pilota i płatowca.



„Buldog" zakładów Springfield Aircraft Co. z silnikiem „Wasp" 800 MK.

*) Rekord był nieoficjalnie pobity w roku ub.



Por. Zbigniew Burzyński

Dwudzieste Zawody Balonowe o puhar Gordon-Bennett'a

Co roku, od 1906-go, z przerwą w latach wojennych, dzięki fundacji finansisty, założyciela „New York Herald", Amerykanina James'a Gordon-Bennett'a, poszczególne państwa świata urządzają zawody balonowe o puhar jego imienia.

Według regulaminu tej najstarszej imprezy aeronautycznej, zwycięzcą jest ten, kto przeleci największą odległość w linji prostej od miejsca startu, przyczem trzy kolejne zwycięstwa reprezentacji danego narodu stanowią o wygraniu puharu na własność. Do zawodow są dopuszczane balony wolne o pojemności nie większej od 2200 m^3, napełnione jednakowym gazem nośnym. Ze względu na rozwój konstrukcyjny sprzętu, nie stosuje się handi-cap'u. Aeroklub danego państwa nie może być reprezentowany przez więcej jak trzy balony. Lądowanie musi się odbyć z tą samą załogą, która wyleciała i musi być dosłowne, to znaczy, że w razie wodowania załoga balonu wraz ze sprzętem musi wyłącznie o własnych siłach dotrzeć do lądu pod groźbą dyskwalifikacji. Międzylądowania są nieuznawane.

Dotąd, puhar Gordon - Bennett'a był dwa razy odnawiany, gdyż po trzechkrotnych, kolejnych zwycięstwach został na własność zdobyty przez Belga Ernesta Demuyter'a w roku 1924, następnie w roku 1928 przez Stany Zjednoczone A. P. (ostateczne zwycięstwo E. Kepner) i wreszcie w roku bieżącym również przez Stany Zjednoczone A. P. (Settle).

W roku bieżącym, tydzień między 19 a 25 września, był świętem dla Bazylei i kantonu bazylejskiego, gdyż miasto to organizowało zawody. W tygodniu tym ulice Bazylei żyły pod znakiem imprezy Gordon - Bennett'a. Piękny ten średniowieczny gród biskupi, położony malowniczo nad Renem był celem ożywionego ruchu turystycznego krajowego, jak również z Francji i Niemiec; dwa automobilkluby w gwiaździstych rajdach skierowały swe maszyny do Bazylei; codziennie wypuszczono z wiatrem dziesiątki wolnych baloników gumowych z zawiadomieniem o mających się odbyć zawodach; rzucające się w oczy plakaty w taksówkach, tramwajach, pociągach, za szybami wystawowemi, podniecały ciekawość i wyobraźnię przechodnia i turysty. Palacz mógł kupić papierosy zawodów Gordon - Bennett'a, podróżujący nabywał widokówki Gordon - Bennett'a, filatelista miał sposobność wejścia w posiadanie znaczków poczty lotniczej stemplowanych cenną pieczęcią Gordon-Bennett'a. Specjalny balon pocztowy odleciał z Bazylei 26 września. Cały szereg różnego rodzaju loteryj dla dorosłych i dzieci.

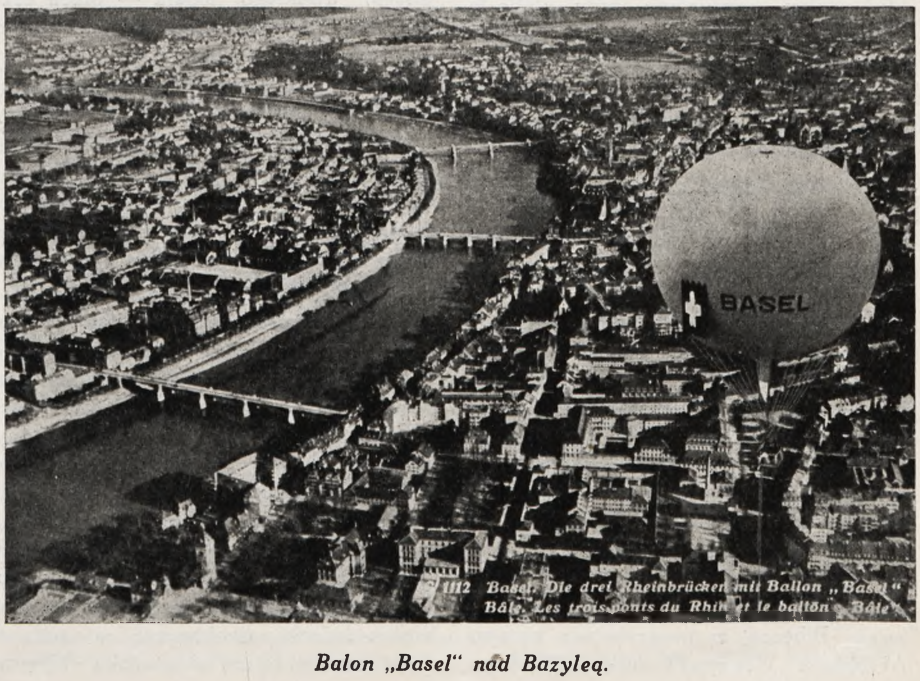
Komitet organizacyjny zawodów pod energicznem kierownictwem D-ra E. Dietschi oraz kierownika technicznego dyrektora W. Leder'a zapewnił sprawne napełnienie i wystartowanie balonów oraz nadzwyczaj gościnne przyjęcie zawodników i oficjalnych gości. Do pomocy jego było powołanych trzynaście podkomitetów, jak: finansowy, techniczny, budownictwa, służby aeronautycznej, meteorologiczno - naukowy, policji i ruchu, propagandowy, prasowy, zabawowy, przyjęć, sanitarny i t. p. Prócz tego jury, których przewodniczącym był podpułkownik Santischi, oraz jednym z członków książę Bibesco, prezes F. A. I.

Stawało szesnaście balonów siedmiu narodowości.

Do najgroźniejszych zawodników, ze względu na wysoką jakość sprzętu, kilkakrotne zwycięstwa w tych zawodach, względnie wogóle wielką ilość lotów, zaliczali się Amerykanie, Belgowie i Niemcy. Niemniej wytrawni piloci wchodzili w skład reprezentacji Francji, lecz balony ich były o wiele starsze i cięższe od amerykańskich lub niemieckich. Tak samo Szwajcarzy, zaprawieni w niebezpiecznych lotach, w ich górzystej ojczyźnie, mieli sprzęt nowożytny; również i oni chlubią się dwukrotnie zdobyciem puharu Gordon - Bennett'a.

Drogą losowania ustalono następującą kolejność startów w odstępach 3-minutowych; pierwszy, 25-go września, godzina 16.00.

1) Deutschland (Niemcy) — E. Leimkugel i R. Schütze.



Balon „Basel" nad Bazyleą.

2) L'avanture (Francja) — M. Marquant i G. Renollaud.

3) Polonja (Polska) — por. W. Pomaski i por. A. Janusz.

4) Belgica (Belgja) — E. Demuyter i L. Coeckelbergh.

5) 14 de Abril (Hiszpanja) — kpt. korw. A. Nunez i kpt. F. Carrasco.

6) Petit Mousse (Francja) — G. Ravaine i P. Spiess.

7) Zürich (Szwajcarja) — ppłk. Gerber i dr. Tilgenkamp.

8) Barmen (Niemcy) — O. Bertram i A. Dahl.

9) Stadt Essen (Niemcy) — F. Eimermacher i dr. H. Kaulen.

10) Victor de Beauclair (Szwajcarja)— kpt. Huber i por. Lochinger.

11) U. S. Navy (St. Zjedn. Am.) — ppłk. Settle i Bushnell.

12) Goodyear VIII (St. Zjedn. Am.) — von Orman i J. Blair.

13) Basel (Szwajcarja) — dr. E. Dietschi i dr. von Baerle.

14) Ernst Brandenburg (Austrja) — rotm. von Etthofem i ppłk. Mannsbarth.

15) Gdynia (Polska) — por. Hynek i por. Burzyński.

16) Lafayette (Francja) — G. Blanchet i G. Cormier.

Z tych szesnastu balonów, czternaście było o pojemności 2200 m^3, a dwa 1200 m^3, t. j. francuski „Petit Mousse" i polski „Gdynia".

Doskonałą obsługę stanowili szeregowi kompinij balonowych szwajcarskich pod dowództwem oficerów.

Napełnianie balonów odbywało się na placu przy nowej gazowni, przy pogodzie — można powiedzieć — sprzyjającej, gdyż wiatry przyziemne były słabe, a deszcze tylko przelotne. Nastrój na placu napełniania nadzwyczaj miły: wszyscy zawodnicy, bez względu na narodowość, pomagali sobie wzajemnie, dając dowody świadomości czystej idei sportu.

Porucznik Hynek i ja, stojąc w małym cieniu naszej skromnej „Gdyni", patrzyliśmy na dumne ze swej wielkości balony współzawodników i z ciekawością zwracaliśmy wzrok ku „Petit Mousse", który jedynie, dzięki pojemności takiej jak „Gdynia", mógł być naszym rzeczywistym konkurentem. Jego pilot, pan Georges Ravaine, rzeźki staruszek sześćdziesięcioletni, posiadający ponad 400 lotów na balonach wolnych (my około trzydziestu) szykował go z zapobiegliwością świadczącą o wielkiej praktyce.

Krótko przed godziną szesnastą przybył na miejsce napełniania prezes Federation Aeronautique International — książę Bibesco, w towarzystwie prezesa Aeroklubu Szwajcarji pułkownika Messnera i podchodząc do każdej załogi, składali oficjalne życzenia powodzenia w zawodach i wyrazy pożegnania.

Parę minut przed szesnastą, megafon wezwał pierwszy balon:

— „Ballon Deutschland zum Start!" — i potężna jego kula przesunęła się ku środkowi pola, otoczona wieńcem fotografów i kinooperatorów. Punktualnie o godzinie szesnastej, przy dźwięku hymnu Rzeszy i grzmotu oklasków publiczności wzniósł się do góry.

Trzecią zkolei zapowiada megafon „Polonję" — piloci Pomaski i Janusz. Jej srebrzysta barwa od pojawienia się na starcie wywołuje entuzjazm oklasków, pokrywających pewną dozę zaciekawienia, jakie budzi pierwszy udział Polski w tych zawodach wśród publiczności, która już po raz trzeci jest świadkiem organizacji zawodów na ziemi szwajcarskiej. Po krótkiem odważeniu balonu, równocześnie z komendą „puszczaj!", rozbrzmiewa hymn polski i „Polonja" żegnana oklaskami i licznemi nawoływaniami wznosi się majestatycznie, posłuszna woli swych pilotów „ku nieznanej nieba stronie" i ku nieznanemu swemu losowi.

Następny startował znany w świecie aeronautycznym, czterokrotny zwycięzca w zawodach Gordon - Bennett'a, mój i porucznika Janusza przyjaciel, Ernest Demuyter ze swym towarzyszem zwycięstw, również niemal sześćdziesięcioletnim Leonem Coeckelbergh'iem.

Na „Gdyni" startowaliśmy przedostatni.

Wkrótce, w kierunku na północny-wschód od Bazylei było widać na niebie szesnaście kul balonów, rzucających się na tło groźnych chmur, oświetlonych zachodzącem słońcem, jak pociski, podlegające prawu rozrzutu, wystrzelone z jednego, wielkiego działa — placu przy gazowni Kleinhüningen. Gnane silnym wiatrem znikły szybko.

Ten, kto został, czekał z napięciem co będzie? My, prowadziliśmy nasze balony.

Gdy słońce zaszło, współzawodnicy stracili się z oczu i płynęliśmy cicho wśród nocy, jak duchy, mijając kilometry między chmurami, które często uśmiechały się do nas szeroko błyskawicami lub pozdrawiały gromko grzmotami.

Granice wielkiej, gościnnej, lecz terytorjalnej małej Szwajcarji opuściliśmy szybko, by dojść do źródeł Dunaju, południowych stoków Szwabskiej Jury, pozostawić po prawej ręce jeziora Bodeńskie, przesmyknąć się między historycznemi miastami Ulm i Augsburgiem, minąć Ingolstadt, Regensburg, wpaść nad Czeski Las, ujrzeć Pilzno i o godzinie 1-szej 26.IX. przejść nad wspaniale oświetloną w nocy Pragą czeską; przeskoczyć Sudety w okolicach Śnieżki, przekroczyć o godzinie 5-tej rano prastarą słowiańską Odrę we Wrocławiu, i o wschodzie słońca znaleźć się nad Polską (marszruta balonu „Gdynia").

W ciągu 26 września lądowało czternaście balonów, z czego dziewięć w Polsce, jeden w Czechosłowacji, trzy na Dolnym Śląsku. W dniu 27 września lądowały dwa zwycięskie amerykańskie balony. Zdobywca puharu pod Kownem na Litwie (U. S. Navy) i drugi na Wileńszczyźnie (Goodyear VIII).

Nasz współzawodnik na 1200-metrowym „Petit Mousse" lądował dalej od nas o blisko 160 kilometrów, pod Brześciem Litewskim. Lot panów G. Ravaine i P. Spiess na tym balonie, oceniając fachowo, był najwspanialszy; nie dali się zmoczyć deszczom, ani śniegom i, mając 360 kilogramów balastu, podczas gdy balony amerykańskie miały po 1200 kg — w 21 godzin pokryli odległość 1230 kilometrów ze średnią szybkością 59 kilometrów na godzinę, zajmując trzecie miejsce, 150 klm. za balonem „Goodyear VIII" i 300 klm. za „U. S. Navy". Balon ich zabrał o 130 kg więcej balastu od „Gdyni".

Wszystkie balony, z wyjątkiem „Petit Mousse" i „Gdyni", ucierpiały mniej lub więcej od nocnych opadów atmosferycznych, co zmusiło doskonałe załogi niemieckie i szwajcarskie do lądowania w Czechosłowacji, Niemczech, względnie zachodniej i środkowej Polsce. Tak samo „Polonja", zduszona do ziemi w Sudetach silnemi opadami śnieżno - deszczowemi, męską i ambitną decyzją swych pilotów, ostatnim wysiłkiem, bez środków technicznych do tego potrzebnych wzniosła się na znaczną wysokość (7500 m.) i dzięki temu odbiła się od grupy najbliżej lądujących balonów i zajęła czwarte miejsce, dając dowód odwagi i zaciętości załogi.

Według prowizorycznych obliczeń poszczególne balony zajęły następujące miejsca:

1) U. S. Navy — 1536 km. w linji prostej od Bazylei, 2) Goodyear VIII — 1383 km., 3) Petit Mousse — 1233 km., 4) Polonja — 1164 km., 5) 14 de Abril — 1143 km., 6) Gdynia — 1075 km., 7) Essen — 1053 km., 8) l'Evanture — 1035 km., 9) Basel — 999 km., 10) Belgica — 948 km., 11) Victor de Beauclair — 852 km., 12) Barmen — 834 km., 13) Zürich — 789 km., 14) Lafayette — 757 km., 15) Deutschland — 735 km., 16) Brandenburg — 686 km.

Jest rzeczą godną uwagi, że mniejwięcej od południa 26-go września wiatry tak osłabły, że, by przebyć ostatni etap około 370 km., balony amerykańskie zużyły na to około 24 godzin, podczas gdy w ciągu pierwszych dwudziestu godzin swego lotu pokonały przestrzeń około 1000 km.

Rekord wysokości wrócił znowu do Polski

Międzynarodowy rekord wysokości samolotów turystycznych II kat. wrócił znowu do Polski.

Jak to sobie, zapewne, przypominamy zdobył go po raz pierwszy por. Żwirko w październiku 1929 r., osiągając na małej RWD-2 z 40-konnym silnikiem Salmson — wysokość 4004 mtr. Rekord ten niedługo pozostawał przy Polsce, już bowiem w czerwcu 1930 r. pobili go Niemcy. Pilot Fuhsban, startując wraz z swą żoną na samolocie Klemm L. 25, również z 40-konnym silnikiem Salmson, osiągnął wysokość 4.614 mtr.

Nowi rekordziści również niezbyt długo cieszą się swym wyczynem, gdyż już w następnym roku, w kwietniu 1931 r., rekord ten przechodzi w ręce dwóch pilotów francuskich, Reginesi i de Viscaya, którzy na samolocie Farman wznoszą się na wysokość 5.305 mtr.

Jak widać więc, pierwszy rekord por. Żwirki został w ciągu półtora roku dwukrotnie pobity, przyczem różnica między wysokością, jaką osiągnął ś. p. por. Żwirko a rekordem Reginesi i de Viscaya była poważna, wynosząc 1.301 mtr. Wynik ten był w danej chwili dość „wyśrubowany" i pobicie tego rekordu było przedsięwzięciem trudnem.

Konstruktorzy RWD postanawiają jednak wynik ten zaatakować i odebrać utracony rekord. W sierpniu 1931 r. startuje ś. p. por. Żwirko wraz ze znanym konstruktorem lotniczym, inż. St. Prausem, na samolocie RWD-7 i uzyskuje wynik 5.996 mtr., a więc o 691 mtr. lepszy od wyniku Francuzów. F. A. I. jednakże rekordu nie zatwierdziła ze względu na to, iż wykazy barografów robione były grafionem na papierze a nie rylcem na okopconej blasze, jak tego wymagają przepisy nowego regulaminu.

Mimo więc bezspornego zwycięstwa RWD-7, rekord pozostał przy Francuzach.

Po Chellenge'u, który przyniósł wszechświatowy triumf maszynom RWD, trójka konstruktorów rozpoczęła prace przygotowawcze, których celem miało być zdobycie ponowne utraconego rekordu.



Inż. Jerzy Drzewiecki.

Początkowo lecieć miał por. Zwirko, jednakże katastrofa pod Cierliskiem przekreśliła te plany.

Próbę pobicia rekordu podjął inż. Drzewiecki. Po dokładnych przygotowaniach i kilku treningowych lotach na wysokość około 5000 mtr., inż. Drzewiecki wystartował w dn. 30 września r. b. wraz z p. A. Kocjanem, jako pasażerem, na samolocie RWD-7 z lotniska na Okęciu. Ze względu na znaczną wysokość, jaką zamierzano osiągnąć, lotnicy zaopatrzeni byli w aparaty tlenowe oraz specjalne ciepłe ubrania.

Po półtoragodzinnym locie, RWD-7 wróciła na lotnisko. Barografy wskazywały, iż lotnicy osiągnęli wysokość 6.700 mtr. Po zweryfikowaniu i obliczenia według tabelki międzynarodowej, okazało się, iż RWD-7 uzyskała wysokość niższą, gdyż tylko 6.023 mtr. Rekord lotników francuskich został jednak pobity przeszło o 700 mtr. Barografy przesłano do F. A. I., która w dn. 18 października wynik ten zatwierdziła, wpisując nazwisko inż. Drzewieckiego na listę rekordzistów międzynarodowych.

Inż. Drzewiecki posiada w chwili obecnej dwa rekordy międzynarodowe dla samolotów turystycznych II-ej kategorji. Pierwszy z nich, to rekord szybkości na 100 klm., wynoszący 178 km. 798 mtr. na godz., zdobyty również na RWD-7, wespół z towarzyszem, inż. J. Wędrychowskim, w sierpniu 1931 r.

B. J. Kwieciński

Zjazd F. A. I. w Hadze

Tegoroczny zjazd Féderation Aéronautique International, odbyty w dn. 5 — 9 września w Hadze, miał doniosłe znaczenie ze względu na bardzo ważne uchwały, jakie na nim zapadły. Dotyczą one głównie zmian statutu Związku oraz tablicy rekordów.

Nowy statut F. A. I., którego opracowanie uchwalone zostało na zjeździe w Paryżu w roku 1930, doczekał się obecnie zatwierdzenia. Zmianą główną jest wprowadzenie Rady, składającej się z przedstawicieli wszystkich do F.A.I. należących klubów, po jednym na klub.

Zmiana ta ma doniosłe znaczenie, pozwala bowiem klubom nieposiadającym swego przedstawiciela w prezydjum F.A.I. na żywsze branie udziału w pracach Związku. Dalej nowy statut przewiduje, że prezesem F.A.I. może być ta sama osoba tylko najwyżej przez trzy lata z rzędu, przyczem nowy prezes musi być innej narodowości.

To postanowienie, o znaczeniu prestige'owem, czyni zadość żądaniom klubów, które występowały przeciw zatrzymywaniu godności prezesa przez wiele lat w rękach jednej narodowości, jako zasady sprzecznej ze zwyczajami międzynarodowemi.

Nowy statut wchodzi w życie z dniem 1.I.1933. Z tych też powodów, po dłuższej dyskusji postanowiono przedłużyć kadencję obecnemu prezydjum F.A.I. do stycznia 1933, kiedy to odbędzie się nadzwyczajny zjazd F.A.I. w Paryżu, na którym dokonany będzie wybór prezydjum F.A.I. już zgodnie z postanowieniami nowego statutu.

Najważniejszemi uchwałami zjazdu są jednak zmiany w tabeli rekordów lotniczych.

Sprawa ta była od dawna rozważana przez Komisję Sportową F.A.I. Miała ona na celu skasowanie rekordów, które dzięki rozwojowi techniki stały się nieaktualne, jak również ograniczenia wogóle listy rekordów, która to lista, dzięki przybywaniu coraz to nowych kategoryj samolotów, uległa zbytniemu rozszerzeniu.

Nowa tablica rekordów przedstawiać się będzie od dn. 1.IV.1933 następująco:

REKORDY ŚWIATOWE

- Lot w linji prostej bez lądowania (odległość)
- Wysokość
- Szybkość na bazie
- Lot naokoło świata (czas)
- Lot w linji prostej z zaopatrzeniem w powietrzu.

REKORDY MIĘDZYNARODOWE

Klasa A. Balony wolne

Bez zmian, z dodaniem jedynie rekordu wysokości bez względu na kategorję.

Klasa B. Sterowce

Lot w linji prostej bez lądowania.

Klasa C Samoloty

C-bis wodnosamoloty
C-ter amfibje

Odległość w linji prostej bez lądow.

Odległość w linji łamanej
Wysokość
Szybkość na bazie
Szybkość na przestrzeni 100 km.
" " " 1000 "
" " " 2000 "
" " " 5000 "
" " " 10000 "

Rekordy z ciężarem użytecznym (rozmiary bagażników będą ustalone dodatkowo)
Wysokość
Szybkość na 1000 km.
Szybkość na 2000 km.
Szybkość na 5000 km.
Obciążenie: 500, 1.000, 2.000, 5.000 i 10.000 kg.

Rekord największego ciężaru użytecznego transportowanego na wysokości 2000 m.

Rekordy z zaopatrzeniem w powietrzu
Odległość w linji prostej
Odległość w linji łamanej.

SAMOLOTY TURYSTYCZNE

Waga tych samolotów uległa zmianie w ten sposób, że ciężary kat. 2 i 4 samolot. turyst. (lżejsze) zostały bez zmiany, zaś kat. 1 i 3 (cięższe) są wydatnie podniesione.

Samoloty turystyczne lądowe
1 kategorja (wielomiejscowe) do 560 kg. (obecnie 400 kg.)
2 kategorja (wielomiejscowe) do 280 kg. (bez zmiany)
3 kategorja (jednomiejscowe) do 450 kg. (obecnie 350 kg.)
4 kategorja (jednomiejscowe) poniżej 200 kg. (bez zmiany).

Wodnosamoloty turystyczne
1 kategorja (wielomiejscowe) do 680 kg. (obecnie 500)
2 kategorja (wielomiejscowe) do 350 kg. (bez zmiany)
3 kategorja (jednomiejscowe) do 570 kg. (ob. 437,5)
4 kategorja (jednomiejscowe) poniżej 250 kg.) (bez zm.).

Amfibje
Jedna kategorja — wielomiejscowe o wadze do 750 kg.

Rekordy

1-a i 3-a kategorja lądowych i wodnych oraz 1-a amfibji
Odległość w linji prostej bez lądow.
Wysokość
Szybkość na 100 km.
" 1.000 km.
" 2.000 km.

2-a i 4-a kateg. (lądowych i wodnych)
Odległość w linji prostej bez lądow.
Wysokość
Szybkość na 100 km.
" 500 km.
" 1.000 km.

REKORDY KOBIECE
zostały skasowane.

Jak z tego wynika, największe zmiany powstają w dziale samolotów turystycznych ze względu na zmianę wag.

Na zjazd tegoroczny zgłoszony był wniosek Polski, dotyczący ustalenia nowego rekordu, a mianowicie rekordu szybkości wznoszenia się. Komisja Sportowa F.A.I. uznała wniosek ten za zupełnie uzasadniony, postanowiła jednak umieścić go w tabeli rekordów dopiero po zbadaniu sposobów kontroli tego rodzaju wyczynów.

Dalej zjazd tegoroczny rozważał sprawę ubezpieczeń lotników turystycznych od odpowiedzialności materjalnej na korzyść osób trzecich. Zjazd postanowił tę nader ciekawą sprawę przekazać na następną sesję.

Z innych postanowień należy specjalnie wspomnieć jeszcze uchwałę, upoważniającą kluby do wydawania licencyj sportowych obywatelowi innego państwa, lecz tylko na okres ściśle ograniczony i tylko wtedy, gdy z braku czasu uzyskanie krajowej licencji sportowej nie jest możliwe.

Dłuższą dyskusję wywołała sprawa książeczek z lotniczemi przepustkami granicznemi (odprawy celnej). Zjazd, ze względu na mogące powstać komplikacje, postanowił zachować w mocy obecnie obowiązujące wzory tych książeczek.

Niemcy, Rumunja, Holandja i Szwajcarja zdecydowały uznać książeczki z przepustkami granicznemi także dla samolotów sanitarnych.

Dalszemi kwestjami, poruszanemi na zjeździe, były sprawy książeczek kredytowych na materjały pędne oraz takich samych książeczek na opłaty za start i lądowanie. Co się tyczy kwestji pierwszej, to firmy „Stanavo" i „Shell" zawiadomiły, że będą uznawały tego rodzaju książeczki, wydawane przez kluby należące do F.A.I. Co się tyczy kwestji drugiej, to następujące państwa oświadczyły gotowość uznania książeczek startowych: Grecja, Jugosławja, Niemcy, Polska, Rumunja, Szwajcarja. Wzór książeczki ustalony będzie na zjeździe styczniowym.

Wreszcie zjazd rozważał sprawę reklamacji, złożonej przez Aeroklub R. P. przeciwko klasyfikacji w locie alpejskim, odbytym podczas międzynarodowego meetingu lotniczego w Zurychu (lipiec 1932). Zjazd, zgodnie z regulaminem F.A.I. postanowił zwołać do Paryża na dzień 21.XI b. r. Trybunał Apelacyjny. W skład trybunału wybrani zostali pp.: André Wateau (Francja), John J. Ide (St. Zj. Am. Pnc.), G. v. Hoeppner (Niemcy), płk. O Gorman (Anglja), generał Ammundson (Szwecja), Jaroslav Kopecky (Czechosłowacja), płk. Negrescou (Rumunja).

W końcu zjazd przyjął do wiadomości sprawozdanie generalnego skarbnika i zatwierdził formalnie rekordy światowe i międzynarodowe, ustanowione w ciągu ostatniego roku.

W. W.

Pierwszy meeting lotniczy we Lwowie

Gdyśmy stawali u progu sezonu sportowo - lotniczego b. r., zdawało się, że ucierpi on pod względem wszelkiego rodzaju imprez. Wprawdzie zawody lubelsko - podlaskie zostały odwołane, konkursu krajowego nie było, jednak rok 1932 zaznaczył się wielkiem ożywieniem w życiu poszczególnych klubów. One to, na własną rękę, zaczynają organizować i przeprowadzać różnego rodzaju imprezy, na które składają się zloty (często połączone ze zjazdami przyziemnemi), pokazy i pewnego rodzaju wyścigi—ogólnie znane pod nazwą modnych w Europie „meetingów".

Zabrał się do zorganizowania podobnego meetingu i A. L. Inicjatorem jego i realizatorem był wiceprezes A. L. por. dypl. dr. Kajetan Czarkowski - Golejewski. Przygotowania, choć rozpoczęły się dość wcześnie, posuwały się jednak z początku żółwim krokiem naprzód, dopiero w ostatnim tygodniu wszystko szło sprawnie. Złożyły się na to nieznajomość i nowość tych imprez wogóle, a w szczególności na terenie Lwowa, który dotychczas przy wszelkiego rodzaju pokazach, urządzanych przez tutejszą L.O.P.P. zdradzał mało zainteresowania. Impreza jednak A. L. zaelektryzowała cały Lwów, okolicę i prowincję. Niewidziane dotychczas tłumy publiczności zjawiły się na lotnisku, mimo parokilometrowej odległości od miasta.

Regulamin rozesłany został dość późno, co było jednym z powodów, że wszelkie plany w stadjum realizacji weszły dopiero w ostatnim tygodniu. Komitet org. ma jednak usprawiedliwienie, gdyż dość późno otrzymał zatwierdzenie regulaminu przez A. R. P., który znowu był zajęty sprawami, znanemi nam z poprzedniego numeru „Skrzydlatej".

Regulamin obejmował zlot gwiaździsty do Lwowa 1.X b. r., wyścig samolotów turystycznych w obwodzie zamkniętym o nagrodę m. Lwowa w dniu 2.X b. r.; loty szybowcowe, holowane jak i popisy akrobacji solowej i zespołowej były poza konkursem. Trasa zlotu mogła być dowolnie obraną, nie mogła jednak być mniejszą niż 200 km. Lot musiał się odbyć w całości w jednym dniu, t. j. 1.X b. r. i prowadzić przez Tarnopol, gdzie był obowiązkowy, godzinny postój (między g. 14 a 17), nie wliczany do ogólnego czasu lotu. Wyścig wg. regulaminu obejmował 6-krotne okrążenie trasy między dwoma punktami, o łącznej długości 85 km. Start i meta na lotnisku, przez które prowadziła trasa wyścigu. Czas startu samolotów określony był wg. ich szybkości maksymalnej i długości trasy tak, że różnica szybkości poszczególnych samolotów została wyeliminowana. Dla obliczenia tego handicapu przyjęto szybkości maksymalne, podane w regulaminie, zatwierdzonym przez A. R. P.

Pierwszy dzień meetingu rozpoczął się pod znakiem niepogody. Pułap chmur b. niski, mgła pokryła prawie całą Małopolskę Wschodnią tak, iż organizatorzy mieli poważne obawy co do powodzenia zlotu

i całości maszyn, które wyleciały ze swych lotnisk macierzystych. A wyleciało maszyn sporo i z całej Polski: od Tatr aż do morza wszystkie lotniska zanotowały starty do zlotu. Szereg maszyn po drodze utknęło raz z powodu pogody, drugi raz z powodu tradycyjnego pecha, który zawsze kogoś musi „złapać" w drodze na zawody. Inni wprost przylecieli do Lwowa, rezygnując ze zlotu z powodu fatalnych warunków po drodze. Po godz. 15-tej wylądował kpt. Giedgowd z inż. Polturakiem na PZL-19. W godzinę później p. Iwanowski z A. W. na PZL-5, niedługo zaś potem p. Tyrała na Sido z A. K. O godz. 16.30 ukazuje się znowu na horyzoncie jakaś maszyna, lecz przelatuje tylko nad lotniskiem i kieruje się na wschód. To p. Chałupnik na PZL-5 śpieszył do Tarnopola celem wypełnienia warunków zlotu.

Tymczasem już o godz. 17-tej z powodu 200% zachmurzenia z góry (chmury) i z dołu (mgła) robi się szaro a w pół godz. później zupełnie ciemno. Następują chwile podniecenia i obawy o los reszty maszyn. Komitet org. dla upewnienia się telefonuje do Tarnopola i otrzymuje wiadomość, że 4 maszyny wystartowały do Lwowa. Na lotnisku zapalono wszystkie światła, start oznaczono krzyżem świetlnym oraz puszczono w ruch reflektor, który, jak latarnia morska, regularnie rozdzierał dookoła ciemności nocy. Zdenerwowanie doszło do punktu kulminacyjnego; wszyscy gorączkowo zaczęli nadsłuchiwać motoru, który wreszcie dał się słyszeć po w pół do szóstej. Głos motoru przyniósł pewną ulgę, ale zarazem nowy niepokój o lądowanie. Wszak motor słychać było, ale płatowca nie widziano, mimo że przelatywał nad samemi głowami. Gdy pilot zamykał motor do lądowania, wszyscy zamierali w oddechu ostrząc słuch, czy nie nastąpi jakiś trzask przy zderzeniu z ziemią. Dopiero, gdy charakterystyczne szpryce przy rolowaniu następowały, wszyscy byli pewni o całość maszyny.

Tak wylądowało 4 zawodników: 1) Wysiekierski Zbigniew na RWD-2 z A. W., godz. ląd. 17.32, 2) Chałupnik Wiktor na PZL-5 z A. K. godz. ląd. 17.35, 3) Szarek Adam na RWD-4 z A. L. godz. 17.36, 4) Cesarczyk Zygmunt z A. K. godz. ląd. 17.43 na RWD-4.

O godz. 18-tej nastąpił koniec zlotu i zarazem pierwszej części meetingu. — Wszyscy rozeszli się z pewną dumą, że lotnictwo sportowe zdało świetnie egzamin z tem przekonaniem, że mamy pierwszorzędne konstrukcje i doskonałych pilotów. Wieczorem tego dnia, o godz. 20-tej, odbyło się przyjęcie zawodników przez A. L. w lokalu Klubu, podczas mającej już swoją markę Herbatki - Bridge'a. Wszyscy uczestnicy zlotu, delegaci oraz wykonawcy lotów popisowych otrzymali wówczas uroczyście z rąk prezesa A. L., prof. inż. E. T. Geislera, odznakę Aeroklubu Lwowskiego.

Dzień 21-go października był słoneczny, tylko silny wiatr wróżył rzucanie w powietrzu. W godz. 9-ta do 11-ej odbywają się treningi na trasie wyścigu, przegląd motorów, małe naprawy i t. p. Godz. 12 start do promenady nad miastem. Projektowany lot na holu inż. Grzeszczyka za pierwszą maszyną nie odbył się z powodu trudnych warunków. O godz. 13-tej — obiad zawodników, podczas którego przylatuje p. Drygas na PZL-5 z A. A. w Gdańsku.

Punktualnie o godz. 14-ej początek drugiej części meetingu. Następuje start kpt. Giedgowda na PZL-19, który zademonstrował wszystkie walory tej maszyny (swoje też). Piękny lot, posiadający w sobie cechy elegancji, wzbudził u publiczności wielki zachwyt i był pięknym wstępem do dalszej części programu. Teraz następują pokazy lotów szybowcowych i holowanych. Udział biorą p. B. Łopatniuk z A. L. i inż. Grzeszczyk. Pierwszy startuje na CW-4 za samochodem inż. Boguckiego. Inż. Grzeszczyk startuje na holu na swoim aparacie SG-28 za p. Kazimierczukiem na Ł. 2, wznosząc się do wysokości 800 m. Ląduje przy brawach publiczności o godz. 14.55.

O godz. 15-tej startuje do pokazu solowej akrobacji por. Łukasiewicz, członek A. L., na aparacie „Avia", dokonując szeregu z pewną precyzją wykonanych figur akrobatycznych.

Zaraz po wylądowaniu por. Łukasiewicza, maszyny biorące udział w wyścigu defilują przed publicznością a następnie rolują na start do wyścigu. Pierwsze startują PZL-5, następnie Sido, RWD-4 i, jako ostatnia, PZL-19. Sam wyścig dość emocjonujący, bo wszystkie maszyny na linji prostej są widoczne; szczególne zaś zaciekawienie budzi technika brania wiraży przez poszczególnych pilotów, którzy, chcąc jaknajbliżej okrążyć punkt kontrolny, starają się zawracać niemal na miejscu ze skrzydłem położonem pionowo do ziemi na wirażach. Zwłaszcza efektowny był lot kpt. Giedgowda, który na wirażach wyskakiwał ślizgami na zewnątrz, cały zaś lot odbywał na parę metrów nad ziemią i przeszkodami.

Po wyścigu, na zakończenie meetingu, odbyły się loty akrobacyjne zespołu kpt. Bajana: najpierw z powiązanemi skrzydłami, a później — ponowny start, po rozwiązaniu sznurków, do drugiej części akrobacji zespołowej. Po zespołowej nastąpiły pokazy „na własną rękę", podczas których wszyscy trzej akrobaci starali się zademonstrować lwowskiej publiczności najlepsze numery swego bogatego repertuaru. Lądowanie odbyło się znów w „trójce".

Godz. 17-ta koniec meetingu i pięknego dnia, który stanowi przełomową datę w lotniczem życiu Lwowa i kresów południowo - wschodnich.

Wieczorem, o godz. 22-giej, odbyło się w obecności władz i gości rozdanie nagród, poczem nastąpił Dancing - Bridge do białego rana (jak zwykle we Lwowie).

Wyniki meetingu przedstawiają się następująco: Na podstawie kart kontrolnych, potwierdzonych przez komisarzy sportowych, ze wszystkich zawodników zgłoszonych tylko czterech wypełniło warunki zlotu gwiazdzistego.

1) Wiesiekierski Zbigniew, członek A. W., na RWD-2, przeleciał 1.077 km z ośmioma międzylądowaniami, uzyskawszy średnią szybkość 101.93 km/godz. przy zadeklarowanej 100 km. Odchyłka wynosi + 1.93%.

2) Chałupnik Wiktor, członek A. K., na PZL-5, przeleciał 1.090 km. z ośmioma międzylądowaniami, uzyskawszy średnią szybkość 108.01. km./godz. przy zadeklarowanej 120 km. Odchyłka wynosi — 9.92%.

3) Szarek Adam, członek A. L., na RWD-4, przeleciał 606 km. z jednem międzylądowaniem, uzyskawszy średnią szybkość 156.6 km./godz. przy zadeklarowanej 150 km./godz. Odchyłka wynosi + 4.04%.

4) Cesarczyk Zygmunt, członek A. K., na RWD-4, przeleciał 1283 km. z sześcioma międzylądowaniami, uzyskawszy średnią szybkość 134.34 km./godz. przy zadeklarowanej 130 km./godz. Odchyłka wynosi + 3.33%.

Wobec powyższych wyników, co do ilości przelecianych km. jury przyznało:

1. miejsce p. Cesarczykowi.
2. „ p. Chałupnikowi.
3. „ p. Wysiekierskiemu.
4. „ p. Szarkowi.

Co do ilości międzylądowań pp. Wysiekierski i Chałupnik mają tę samą ilość międzylądowań, lecz ze względu na słabszą maszynę jury przyznało:

I-sze miejsce p. Wysiekierski,
II-e — p. Chałupnik,
III-e — p. Cesarczyk,
IV-e — p. Szarek.

Co do regularności lotu:

I. Wysiekierski Zbigniew,
II. Cesarczyk Zygmunt.
III. Szarek Adam.
IV. Chałupnik Wiktor.

Wyścig.

Wzięli udział następujący zawodnicy w/g numerów startowych:

1) kpt. Giedgowd — A. W. (PZL-19),
6) Iwanowski — A. W. (PZL-5),
8) Cesarczyk — A. K. (RWD-4),
9) Chałupnik — A. K. (PZL-5),
10) Tyrała — A. K. (Sido),
11) Drygas — A. A. G. (PZL-5),
12) Chorzewski — A. L. (RWD-4).

Przez metę przeleciały maszyny w następującym porządku:

12 — 8 — 9 — 1 — 11 — 10 — 6.

Na podstawie powyższego jury orzekło:

I) Chorzewski — czas 29 min. 40.25 sek. (172 km./godz.),
II) Chałupnik — 34 min. 46,6 sek (147 km./godz.),

III) Giedgowd — 27 min. 26,5 sek. (186 km./godz.),
IV) Drygas — 36 min. 48,8 sek. (138,5 km./godz.),
V) Tyrała — 38 min. 6,2 sek. (133,8 km. godz.).

P. Cesarczyk został zdyskwalifikowany z powodu nieokrążenia punktu kontr. Najlepszą regularność podczas wyścigu okazali:

1. Chorzewski odchył. 0.463%,
2. Giedgowd — 0.968%,
3. Tyrała — 1.45%,
4. Drygas — 2.41%,
5. Chałupnik — 2.93%,
6. Iwanowski — 5.8%.

Największą szybkość bezwzględną w wyścigu uzyskał kpt. Giedgowd, uzyskując równocześnie największą szybkość 191.3 km./godz. — w czasie jednego okrążenia. Według powyższych danych, jury ustaliło następującą kolejność za średnie najlepsze wyniki zespołów klubowych.

1. Aeroklub Lwowski — 9,33 ppkt.
2. Aeroklub Warszawski — 7,83 pkt.,
3. Aeroklub Krakowski — 7 pkt.,
4. Aeroklub Akademicki w Gdańsku— 3 pkt.

Sposób obliczania, tak w wyścigu, jak i w zlocie, przyjęto następujący: pierwsze miejsce 6 pkt., 6-e miejsce 1 pkt.

Nagrody za zlot gwiazdzisty.

1) Za największą ilość przelecianych klm.:

I) Cesarczyk — puhar, nagr. Małop. Klubu Automobilowego,
II) Chałupnik — papierośnica srebrna, nagr. f-my „Polmin",
III) Wiesiekierski — wazon kryształowy, nagr. inż. Simmera.

2) Za największą ilość międzylądowań:

I) Wysiekierski — rzeźba bronz., nagr. f-my „Małopolska",
II) Chałupnik — zegarek stojący, nagr. f-my „Shell".

3) Regularność lotu:

I Wysiekierski — puhar srebrny, nagroda A. L.
III) Wysiekierski — wazon kryształowy f-my „Ikar".
III) Szarek — zegarek na rękę, nagr. dyr. Goldberga.

Wyścig.

1) Chorzewski — puhar krzyszt., nagroda m. Lwowa.
2) Chałupnik 500 zł., nagr. M. K. K. O.
3) Giedgowd — szkatułka srebrna, nagroda P. W. i W. F. okr. Lwowskiego.

Specjalne nagrody:

za największą regularność w wyścigu— Chorzewski 300 zł., nagroda L. O. P. P. Lwów,

za największą szybkość jednego okr. dla pilota lecącego na mieszance f-my „Gazolina"—kpt. Giedgowd — zegarek na rękę, nagr. f-my „Gazolina",

za pierwsze lądowanie w Tarnopolu — Wysiekierski, papierośnica srebrna, nagr. m. Tarnopola,

za najlepsze wyniki zespołowe klubów: 1) Aeroklub Lwowski 600 zł., nagr. Min. Kom. oraz rzeźba bronz., nagr. A. R. P., 2) Aeroklub Warszawski 500 zł., nagr. Min. Kom., 3) Aeroklub Krakowski 400 zł., nagr. Min. Kom.

Pozatem wszyscy zawodnicy i uczestnicy meetingu otrzymali pamiątkowe plakiety.

Równocześnie z meetingiem lotniczym odbył się zorganizowany przez A. L, M. K. A., Touring Klub i M. K. M. zjazd plakietowy samochodów i motocykli do Lwowa loco Skniłów — lotnisko — hangar M. K., w którym wzięło udział kilkadziesiąt samochodów i motocykli.

Należy na tym miejscu podkreślić, że strona organizacyjna zawodów, których kierownictwo spoczywało w rękach viceprezesa A. L. por. dypl. K. Czarkowskiego, była bez zarzutu, toteż zarówno zawodnicy, jak i goście wynieśli jak najlepsze wspomnienia.

Specjalne podziękowanie należy się tym, którzy pomagali przy organizacji wprost lub pośrednio oraz ofiarodawcom cennych nagród na meeting.

Na podkreślenie zasługuje stanowisko Min. Kom., które ofiarowało szereg nagród pieniężnych dla Klubów, nagradzając w ten sposób Aerokluby, biorące czynny udział w podobnego rodzaju imprezach.

Kpt. St. Karpiński

Polski lot do Azji i Afryki

Lot azjatycko-afrykański, który mam już poza sobą, był jednym z etapów pracy, jaką podjąłem dla zdobycia odpowiedniego miejsca na arenie wysiłków świata w dziedzinie lotów długodystansowych.

Zasadniczym celem tego lotu było niejako wdarcie się naszych skrzydeł do Azji, nawiązanie kontaktu lotniczego z narodami muzułmańskiemi tego ciekawego kontynentu, oraz propaganda pośród tych narodów naszego przemysłu lotniczego, który ostatnio zrobił znaczne postępy.

Wybierając trasę lotu, zgóry byłem przeświadczony, że będzie to lot wybitnie trudny, ale to mnie właśnie pociągało. Poza tem chodziło mi o wypróbowanie naszego sprzętu lotniczego w najgorszych warunkach. Potężne grzebienie górskie, ciągnące się setkami kilometrów, olbrzymie pustynie, — dzikie, skaliste tereny, wykluczające wszelką możliwość przymusowego lądowania, — dalekie morza — oto w skrócie charakterystyka ogólna tego, ponad czem miał przelecieć polski samolot.

Do wykonania lotu użyłem samolot „Lublin RXa" konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, zaopatrzony w silnik Wright-Skoda 220 KM — ten sam, na którym w ubiegłym roku odbyłem raid dookoła Europy. Samolot ten został



Kpt. Stanisław Karpiński.

uzupełniony przez zamontowanie pierścienia Townenda i owiewek podwozia oraz specjalnie przygotowany do pokonania tych trudności, jakie go czekały.

Jako towarzysza podróży wybrałem mechanika Wiktora Rogalskiego z Polskich Zakładów Skody, który zmontował i przygotował silnik do lotu oraz pomagał przy przygotowaniu samolotu w Zakładach Mechanicznych „Plage i Laśkiewicz" w Lublinie.

Dnia 2-go października o godzinie 5.45 rano wystartowałem z lotniska na Okęciu przy dobrej, jesiennej pogodzie. Powietrze przesycone było mgłą poranną, która zaraz po starcie otoczyła samolot.

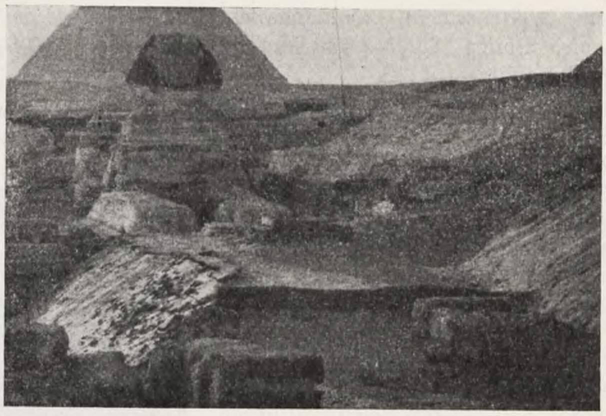
Już za Lwowem skonstatowałem silny wiatr przeciwny, który wzmógł się po osiągnięciu Karpat, znacznie zmniejszając szybkość samolotu. W rezultacie, gdy przeleciałem Bałkany, zaczął zapadać zmrok, zgęszczony wieczorną mgłą. Wyszukałem możliwie równy teren i po 11 godzinach lotu wylądowałem w pobliżu bułgarskiego miasta Sliven, odległego od Warszawy o 1250 km w linji powietrznej.

Nazajutrz, 3-go października, po 2½ godzinach lotu osiągnąłem Konstantynopol, odległy o 350 km od pierwszego miejsca mego lądowania. W czasie lotu wzrok odpoczywał na spokojnych wodach mórz: Czarnego i Marmara.

4-go października opuściłem Konstantynopol i po 9 godzinach lotu ponad terenem wybitnie górskim i przeważnie pustynnym, oraz częściowo ponad



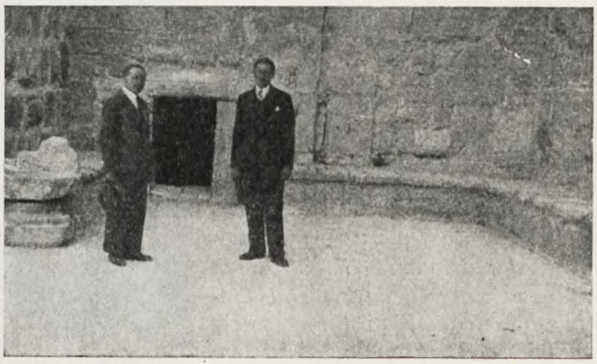
Kpt. Karpiński pod piramidami w Egipcie.



Sfinks po ostatniem odkopaniu z piasku.



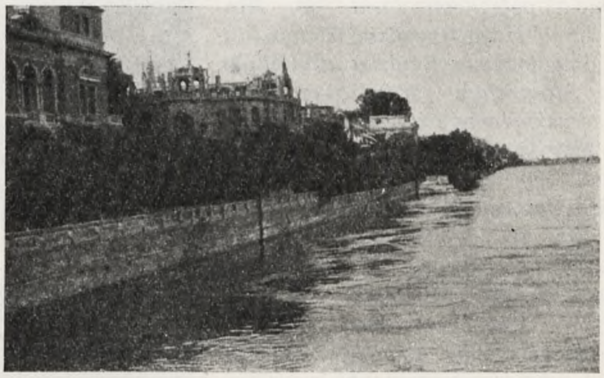
Lotnicy przed wejściem do Grobu Chrystusa w Jerozolimie.



Przed grotą narodzenia Chrystusa w Betlejem.



Przy ścianie płaczu w Jerozolimie.



Wody Nilu.



Kair (na pierwszym planie meczet).



Kpt. Karpiński na lotnisku w Bagdadzie w tow. pp. dr. Makowskich.

morzem Śródziemnem, wylądowałem w Alepie, stolicy Syrji (1150 km. od Konstantynopola).

5-go października opuściłem Alep, kierując się do bajkowego Bagdadu. Przelatując ponad pustynią Syryjską, zmuszony byłem ominąć burzę piaskową, wzbijając się ponad nią. Po 6 godzinach lotu i przebyciu 780 km, wylądowałem w Bagdadzie, stolicy królestwa Iraku, gdzie panował nieznośny upał, potęgowany unoszącemi się w powietrzu tumanami żółtego pyłu.

6-go października wystartowałem z Bagdadu i w ciągu 5 godzin 10 minut trudnego lotu ponad wysokiemi górami, sięgającemi 4000 m, przebyłem przestrzeń 720 km, osiągając Teheran, stolicę Persji. Wkrótce po wylądowaniu nad Teheranem przeszła burza piaskowa.

Ponieważ przybyłem do Teheranu w czwartek, a więc w przeddzień święta muzułmańskiego, zmuszony byłem pozostać tam do soboty, ażeby nabyć paliwo i olej do dalszej drogi.

9-go października nastąpił start z Teheranu do Heratu, pierwszego etapu na terenie Afganistanu. Po 7 godzinach 25 minutach lotu ponad dzikiemi łańcuchami górskiemi i pustynią solną, przebywając 1120 km, wylądowałem w Heracie, gdzie byliśmy wtedy jedynymi europejczykami.

Nazajutrz, 10-go października, po przebyciu potężnego pasma gór Hindukuszu w ciągu 6 godzin 55 min. lotu, lądowałem na lotnisku w Kabulu, stolicy Afganistanu (1020 km od Heratu). Lotnisko to położone jest na wysokości 1800 m. nad poziomem morza.

Kabul był pierwszym końcowym punktem mojego lotu.

W dniu 12-go października udałem się w drogę powrotną, którą odbywałem w następujących etapach:

12.X. — Kabul — Herat — 9 godzin 50 minut. W drodze zmuszony byłem ominąć potężną trąbę powietrzną, nadrabiając około 300 km.

13.X. — Herat — Teheran — 8 godzin 50 minut, lecąc połowę drogi ponad kłębiącemi się zwałami chmur, pokrywających góry.

15.X. — Teheran — Bagdad — 7 godzin 20 minut, przy bardzo silnym, przeciwnym wietrze w górach.

W Bagdadzie był punkt zwrotny. Stąd zamierzyłem skok do Afryki ponad pustynią. Wystartowałem 16-go października i już po godzinie lotu u (że się tak wyrażę) wrót pustyni napotkałem na ośrodek burzowy, przez który przebiłem się w ciągu pół godziny, znosząc 500-metrowe rzucanie płatowcem w dół. Niezmierzone piaski, męczące wzrok swą jednostajnością, skończyły się przed górzystym terenem Palestyny. Znów góry, morze Martwe, morze Śródziemne i znów gorące piaski Egiptu. O godzinie 16,20 lądowałem w Kairze po 9 godzinach 10 minutach lotu i przebyciu 1350 km. To był drugi końcowy punkt mego lotu.

1. — Nad górami Afganistanu. 2. — Niepogoda nad morzem Śródziemnem. 3. — Dolina rzeki w górach Afgańskich. 4. — Ucieczka przed burzą piaskową. 5. — Pustynia solna.











18-go października odleciałem do Palestyny, lądując na lotnisku Gaza po 2 godzinach 40 minutach lotu (380 km od Kairu). Nastąpiło zwiedzanie Jerozolimy, Betlejem, Jerycha, Jordanu i Morza Martwego.

20-go października rozpoczęła się droga powrotna. Doleciałem w tym dniu do Alepu, robiąc 680 km w 3 godz. 50 m.

21-go października przeleciałem z Alepu do Konstantynopola w ciągu 8 godzin. W drugiej części tego etapu odczułem zbliżającą się Europę z jej jesienną, chmurną pogodą. Zmuszony byłem lecieć w skalistych i ciasnych wąwozach górskich pod zwałami ciężkich, poszarpanych chmur, a wreszcie ominąć góry i przebyć wzdłuż morza Marmara nisko nad powierzchnią fal.

23-go października wystartowałem z Konstantynopola, by wrócić do kraju. Bałkany, pokryte chmurami, mówiły mi, że zbliża się jesienna szaruga. Wreszcie Karpaty, potem Lwów i lądowanie w Lublinie po 10 godzinach 25 minutach lotu i przebyciu 1450 km. Serdeczne powitanie przez tłumnie zgromadzonych rodaków.

Następnego dnia, 24-go października, po 1½ godzinie lotu, lądowanie na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie. Entuzjazm tłumów, niemożliwość zameldowania się u władz na lotnisku, złożenie kwiatów na wystawie pamiątek po ś. p. Żwirce i Wigurze, przyjęcie w Aeroklubie, powitanie w lokalach publicznych; — oto wydarzenia tego dnia, które jak w kalejdoskopie przesuwały się przed mojemi oczyma.

Bilans mojego lotu:

14.390 km, przebyte w ciągu 108 godzin 50 minut bez najmniejszego defektu samolotu i silnika — najlepsze świadectwo dla Zakładów „Plage i Laśkiewicz" oraz Skody.

We wszystkich krajach muzułmańskich stwierdziłem wielką sympatję dla Polski, ogromne zainteresowanie polskiem lotnictwem, a w szczególności naszym przemysłem lotniczym.

Narodom Azji i Afryki zaniosłem pozdrowienie Polski na skrzydłach polskiego samolotu i przyniosłem od nich pozdrowienie dla naszego kraju.

Do dotychczasowych rezultatów mej pracy na polu lotnictwa wplotłem nowe, poważne doświadczenie, nabrałem sił do dalszej pracy. A poza tem wzbudziłem jeszcze większe zaufanie do tworów naszego przemysłu lotniczego, o co może najbardziej mi chodziło.

Echa polskiego zwycięstwa w Challenge'u 1932

W dalszym ciągu w fachowej prasie zagranicznej ukazują się artykuły omawiające tegoroczny Challenge i na jego tle zwycięstwo polskiego samolotu.

Szczególnie interesują się tym tematem Niemcy.

Nr. 9 (wrześniowy) miesięcznika „Die Luftwacht" poświęcony jest niemal całkowicie Challenge'owi, zawierając dokładne omówienie krytyczne konkursu. Autorzy podkreślają wielkie opanowanie samolotów przez polskich pilotów, szczególnie przy próbach technicznych i stwierdzają, że „polscy studenci" lepiej przestudjowali regulamin, niż niemieccy inżynierowie.

W nr. 19 Z. M. F. ukazał się artykul Possa broniący regulaminu oraz bardzo ciekawy, wybitnie techniczny artykuł p. Pleinessa z D. V. L., w którym autor przeprowadza szereg porównań.

Znamienne są głosy „Flugsportu", który w nr. 20 podaje krytykę krytyk (m. in. wypowiada się przewodniczący międzynarodowego jury, p. von Hoeppner).

Pismo to przeciwstawia się krytyce regulaminu i przypisywaniu jego rzekomym wadom niemieckiej przegranej. Polacy — powiada — dobrze przestudjowali regulamin i zwyciężyli. Gdyby warunki były inne, zbudowaliby inną maszynę, ale taką właśnie, któraby tym warunkom odpowiadała.

Ten całkowicie objektywny głos fachowej opinji jest najlepszą dla nas pochwałą.

Wybitnie techniczny artykuł, bardzo interesujący dla fachowców, zamieszcza „Aircraft Eng." w numerze październikowym.

Prasa francuska podała szereg uwag zaraz po konkursie. Podkreślono w nich przedewszystkiem użytkowność RWD-6.

„Les Ailes" w nr. 585 pisze:

„Chcielibyśmy, aby u nas pamiętano, że Żwirko pilotował świetny samolot turystyczny, nie zaś taki, który nie jest możliwy do użycia dla każdego pilota z powodu złych właściwości aerodynamicznych. Zalety tego, tak godnego uwagi samolotu są temi właśnie zaletami, jakich już wkrótce żądać będą wszyscy piloci sportowi od fabryk lotniczych".

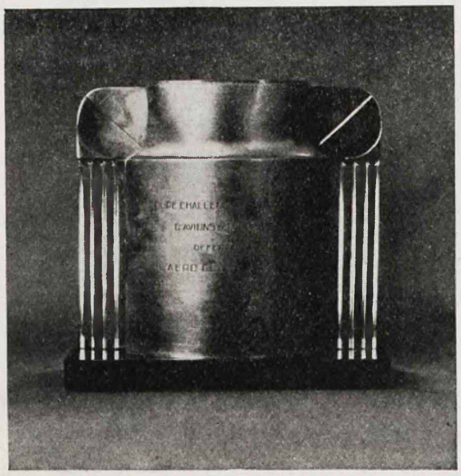
Na innem miejscu artykuł redakcyjny podaje dane charakterystyczne samolotu RWD-6 i dodaje:

„...myślimy, że lotnikom, którzy latają dla własnej przyjemności, przyjemnie jest posiadać taką maszynę, której elastyczność szybkości jest o wiele wyższa, niż u innych samolotów".

A oto jeszcze jeden głos znamienny:

„Zarzucano, że zamoloty biorące udział w Challenge'u nie są samolotami turystycznemi. Trzeba jednak przyznać, że RWD-6 jest najlepszym samolotem sportowym, jaki sobie można w tej chwili wyobrazić: dwa miejsca załogi obok siebie, wysoko umieszczone skrzydło, bezosiowe podwozie, komfortowo urządzona kabina i możność złożenia skrzydeł przez jedną osobę. Jednem słowem — doskonałość, wyrażająca się w szeregu wysokich zalet praktycznych, dotąd jeszcze bardzo rzadko spotykanych".

„Journal Aeronautique" Nr. 52 pisze między innemi:



Puhar Challenge'u.

„Polacy... pokazali nam, że te trzy najważniejsze zalety (bezpieczeństwo, szybkość i komfort) można połączyć w konstrukcji jednej maszyny. Nasi uczniowie stają się naszymi nauczycielami".

A nieco dalej:

„W Orly niejednokrotnie można było usłyszeć okrzyki takiej treści:—Ach, gdybym nie miał już swego somolotu, nie wahałbym się ani minuty przed kupnem RWD-6".

„Przelot przez Orly był bezsprzecznie wielkim triumfem polskiej maszyny. Znamy wielu klijentów francuskich, którzy napewno przeniosą się do naszych przyjaciół Polaków w roku przyszłym, jeżeli do tego czasu fabryki francuskie nie dadzą równie doskonałej konstrukcji, jak Polska".

Prasa włoska informuje objektywnie, bez sentymentu. Dodaje się tu zwykle, że „po wycofaniu się naszem" — zwyciężyła maszyna polska. Ale gdyby...

Bardzo serdecznie przyjęli zwycięstwo polskie Czesi i Jugosłowianie.

Zarówno „Letectvi" (organ Aeroklubu Czechosłowacji), jak i „Nasze Kriła" (organ Aeroklubu Jugosławji) cieszą się, że zwyciężyła „bratnia Polska", że triumf odnieśli Słowianie. Pisma podkreślają wysoki poziom lotnictwa sportowego w Polsce.

Po zgonie Żwirki i Wigury znajdujemy w tych bratnich organach bardzo wiele naprawdę serdecznych wspomnień, świadczących o spójni narodów słowiańskich.

W dn. 18 października odbyła się w A. R. P. pierwsza konferencja poświęcona organizacji Challenge 1934. W zebraniu wzięli udział pp.: dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego M. K. i wiceprezes Aeroklubu R. P. — pułkownik inż. Filipowicz, sekretarz generalny Aeroklubu R. P. — mjr. Kwieciński, przewodniczący Komisji Sportowej Aeroklubu major Makowski, dyrektor Państwowych Zakładów Lotniczych inż. Rumbowicz, kierownik Warsztatów Sekcji Lotniczej inż. Wędrychowski oraz inż. Polturak — z Departamentu Lotnictwa Cywilnego M. K. i inż. Kwaśniak — zastępca generalnego komisarza Challange 1932 w Polsce.

Ustalony już został terminarz etapów organizacji. Co do regulaminu, to narazie śledzi się bacznie głosy krytyczne, aby móc z tego wyciągnąć wnioski. Polska, jako organizator Challenge 1934, wystąpi na styczniowym zjeździe F. A. I. z wnioskami dotyczącemi zmiany regulaminu zasadniczego Challenges. Wobec ostatnich zmian wag samolotów turystycznych i minimalnej ilości zgłoszeń samol. II kat., jaką mieliśmy w ostatnim Challenge'u, należy spodziewać się wniosku o dopuszczenie do zawodów tylko samolotów kat. I (cięższych). Staje się to poprostu konieczne. Obecnie, wskutek wielkich różnic między kat. I—III i II—IV, łączenie tych kategoryj w jednych zawodach byłoby technicznie bardzo trudne do przeprowadzenia (różnica szybkości w raidzie doprowadziłaby do nadmiernej rozpiętości na trasie i t. p.). Następnie przypuszczać należy, że będzie ograniczona ilość uczestników za opłatą normalną (zależną — jak wiemy — od ilości głosów w F. A. I.).

W uzupełnieniu artykułu w poprzednim numerze, należy nadmienić, że także średnia punktach zawodników, którzy konkurs rozpoczęli wypadła dla Polski najlepiej. Do ekipy niemieckiej należy bowiem doliczyć także Carberry'ego, który odpadł jeszcze przed próbami technicznemi. Przy uwzględnieniu 16 zawodników (nie 15) ekipy niemieckiej, średnia punktacja dla tego zespołu będzie gorsza od polskiej.

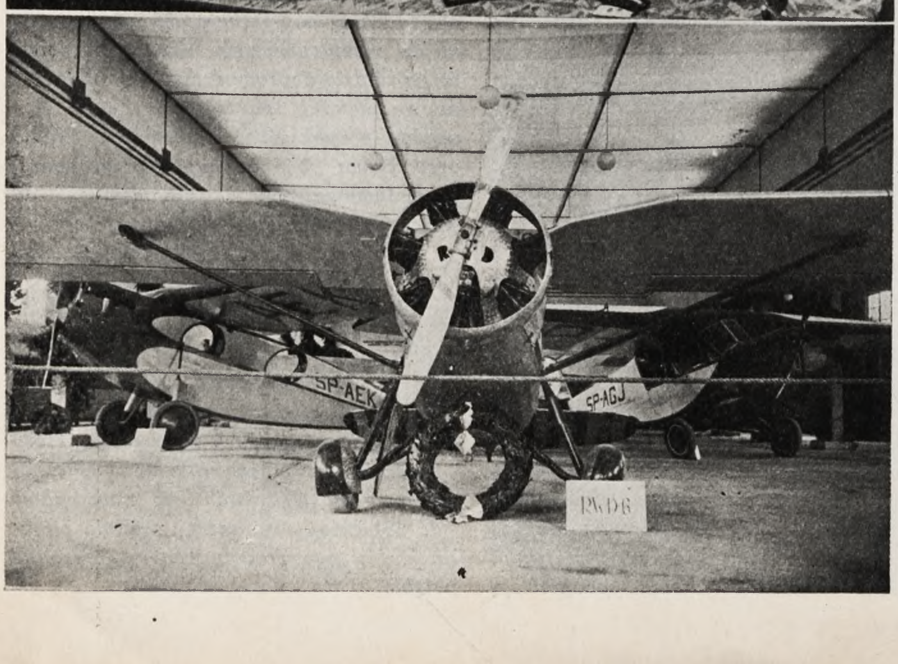
Wystawa pamiątek po ś.p. Żwirce i Wigurze

Aeroklub R. P. urządził w dn. 16 X — 1.XI wystawę pamiątek lotniczych po ś. p. Żwirce i Wigurze. Zgromadziła ona samoloty, na których zwyciężali zmarli bohaterowie, nagrody przez nich zdobyte, m. in. puhar Chellenge'u, wycinki gazet, listy gratulacyjne i kondolencyjne oraz szereg przedmiotów lotniczych osobistego użytku. Wystawę zwiedziło 21 tys. osób. przeważnie młodzieży.

Otwarcia wystawy dokonał w zastępstwie p. min. Butkiewicza p. wicemin. Gallot (na zdjęciu).







Centralny Komitet Fundacji ku czci ś. p. Żwirki i Wigury

Odbyło się zebranie plenarne komitetu Fundacji, na którem wyłonione zostało prezydjum w następującym składzie: Prezes — dyr. Martynowicz, wiceprezes — dyr. Filipowicz, sekretarz — pos. Rudowski.

Przy Komitecie Centralnym zawiązał się podkomitet, złożony z żon członków Komitetu oraz szeregu dokooptowanych sób. Podkomitet ten organizuje w dniu 13 listopada koncert ku czci ś. p. Żwirki i Wigury.

„Żwirko i Wigura — załoga RWD"

Książka J. Meissnera

Janusz Meissner nie jest autorem, który wzrusza się i roztkliwia losem bohaterów swoich opowiadań lotniczych i powieści. Przynajmniej chce za takiego niewzruszającego się uchodzić.

Czy podobnie odnosi się do ludzi żyjących naprawdę?

Być może: w lotnictwie, zwłaszcza w lotnictwie wojskowem, gdzie przy specjalnych warunkach służby powietrznej ciągle jeszcze muszą zdarzać się smutne wypadki katastrof i śmierci załogi, hartują się serca i uodporniają się nerwy jednych, a rozstrajają innych. Niewątpliwie Meissner należy do tych pierwszych.

Ale przecież i on, jak wszyscy niemal koledzy i przyjaciele Żwirki i Wigury, odczuł boleśnie śmierć poległych dla chwały polskiego lotnictwa. Odczuł ją zarówno autor powieści o życiu i czynach najlepszej załogi lotniczej, jak i bliski przyjaciel, współpracownik i kolega Żwirki, oraz nieobojętny człowiek, gdy chodzi o Wigurę.

Ostatnia książka Meissnera jest wzruszająca już przez sam stosunek autora do tych dwu, rzeczywistych tym razem, bohaterów. Meissner pisze o nich inaczej, niż o bohaterach swych nowel. Pisze ze szczerym żalem i sentymentem.

Nie można czytać tych fragmentarycznych wspomnień (przeważnie osobistych) bez wzruszenia, tym razem wywołanego nietylko artystycznem ujęciem tematu, ale również niezwykłą ich bezpośredniością i prostotą.

W krótkim wstępie autor zastrzega się, że nie zamierzał napisać biografji Żwirki i Wigury. Istotnie nie jest to biografja, a raczej szkic łańcucha zdarzeń ciekawych i — naogół — mało znanych szerszej publiczności. Ale szkic niejednokrotnie lepiej ujmuje charakterystyczne rysy przedmiotu, niż drobiazgowo wykończony obraz o Żwirce i Wigurze. Postaci ich rysują się w jego opowieści jasno i wyraźnie, pomimo opuszczenia drobnych szczegółów.

Książka warta jest nietylko kupienia — ze względu na przeznaczenie dochodu z jej sprzedaży na Fundusz im. Żwirki i Wigury, — ale również przeczytania — dla wszystkich jej zalet.

2-ga lista ofiar złożonych w red. Skrzydlatej Polski na organizację Challenge'u 1934 r.

J. K. T. Mechowie 15 zł., I. Lichtenberg 10 zł., Marcela Wścieklica-Pollak 5 zł., sędzia M. Grabiński 10 zł., Aeroklub Warszawski zebrane podczas przylotu kpt. Karpińskiego 23 zł. 28 gr., W. Stępniewski 3 zł., T. Ciastuła 3 zł. Razem 69 zł. 28 gr. 1-a lista — 505 zł. Ogółem 574 zł. 28 gr.

NA FRONCIE SZYBOWCOWYM

Wiesław Stępniewski

Szybownictwo w Aeroklubie Warszawskim

(Z okazji 5-lecia)

Aeroklub Warszawski postanowił utworzyć w roku 1930 Sekcję Szybowcową.

Przed przystąpieniem do właściwych prac organizacyjnych został wysłany ówczesny kierownik Sekcji, p. Z. Oleński, na IV wyprawę A. L. do Bezmiechowej.

Na wiosenną, t. j. V-ą wyprawę A. L. w Bezmiechowej A. W. wysyła jeszcze dwóch swoich członków na szkolenie i jednego w roli obserwatora. Pozatem Klub finansuje ukończenie budowanego przez koło „Start" szybowca treningowego ZE I i wysyła go dla oblatania w terenie do Bezmiechowej.

W tym czasie ci członkowie A. W., którzy zamierzają pracować w szybownictwie opracowują plan przyszłego działania. Jako jedno z podstawowych zagadnień wysuwa się sprawę posiadania własnego terenu. Istnieje pierwotnie koncepcja wyszukania dwóch szybowisk szkolnych: jednego w najbliższej okolicy Warszawy dla szurań początkowych i pierwszego podszkalania oraz drugiego — o znaczeniu bardziej ogólnem, które nadawałoby się do *masowego szkolenia* w kat. A i B, ewentualnie także w kat. C. Masowość szkolenia jest jednym z głównych założeń przyszłej działalności Sekcji Szybowcowej.

Wszystkie poszukiwania terenowe są poprzedzone studjami map tych okolic, które mogą być brane w rachubę. W miarę prowadzenia poszukiwań w okolicach Warszawy, pierwsza koncepcja (dwóch szybowisk) uległa zmianie. Szukamy tylko jednego szybowiska o większych własnościach.

Studja wstępne skierowano w Łomżyńskie i Kieleckie, decydując się ostatecznie na to ostatnie, ze względu na korzystniejszą rzeźbę terenu i charakter przedpoli. Dla dalszych poszukiwań A. W. udziela Sekcji Szybowcowej samolotu RWD—4, na którym inż. Grzeszczyk, zaproszony w charakterze rzeczoznawcy, odbywa wraz z p. Oleńskim lot w Kieleckie. Ta pierwsza lustracja zwraca uwagę na okolice Polichna, które następnie zostają jeszcze gruntowniej zbadane w czasie wycieczek pieszych i porównane z innemi miejscowościami w Kieleckiem.

Mając obrany teren, przystąpiono do zorganizowania pierwszej wyprawy doświadczalnej. Zasadniczą trudność w postaci braku maszyn szkolnych i amortyzatora (A. W. mógł korzystać jedynie z



Kierownik Sekcji Szybowcowej A. W., p. W. Stępniewski (w środku), z pos. K. Siedleckim, który na ostatnim kursie A. W. uzyskał kat. A i B pil. szyb.

szybowca treningowego ZE I) pokonano dzięki wypożyczeniu przez Aeroklub Lwowski szybowca CW—3.

Poprzedzona szkoleniem za samochodem na lotnisku okęckiem, odbyła się od 6-go do 16-go września 1931 roku I-a wyprawa szybowcowa A. W. w Polichnie. Dorobek jej ujęty w liczbach przedstawiał się następująco:

Zrobiono kat.	A — 7	
„ „	B — 1	
Lotów wykonano	166	
Najdłuższy lot 56 sek.		

Subsydjów udzieliło Ministerstwo Komunikacji oraz Komitet Stołeczny L.O.P.P.

Szkolenie odbyło się bez wypadku.

Dorobek pierwszej wyprawy, mogący się dziś wydawać dość nikłym, miał ogromne znaczenie moralne. Dodał on wiary we własne siły, przełamał lody uprzedzeń, a oprócz tego potwierdzał wszystkie przypuszczenia co do terenów w Polichnie i stwarzał realne podstawy do budowy programu na rok 1932. Na podstawie tego bardzo dokładnie opracowanego programu prac przez Sekcję Szybowcową, Aeroklub Warszawski otrzymuje 3 szybowce od M. K. i 3 od Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. tak, że przed wiosenną wyprawą rozporządza 2 „Czajkami" treningowemi, 2 „Czajkami" zwykłemi i 2 CWJ-kami. Pozatem, na podstawie zawartej umowy z Kom. Woj. L. O. P. P. w Kielcach, otrzymuje do dyspozycji 2 CWJ-ki do szkolenia grupy zgłoszonej przez Kielce. Równolegle z przygotowaniem programu prowadzone są prace organizacyjne, wśród których jedną z ważniejszych jest porozumienie z Kom. Woj. L. O. P. P. w Kielcach w sprawie eksploatacji i inwestowania terenów w Polichnie.

Po zbadaniu Polichna przez komisję złożoną z przedstawicieli Komitetu Kieleckiego, Aeroklubu i inż. Grzeszczyka jako rzeczoznawcy, Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Kielcach decyduje się na wykonanie pewnych inwestycyj, wydzierżawia teren i z dużą energją przystępuje do budowy stałego hangaru i warsztatu, pozatem inspiruje u władz miejscowych budowę drogi Chęciny — Polichno.

Wyprawę wiosenną poprzedza szkolenie za samochodem w Warszawie, próby szkolenia na terenach płaskich oraz doświadczenia nad wzlotami wysokiemi za samochodem. Materjał zdobyty w tych doświadczeniach posłuży do zorganizowania *ośrodka miejskiego* w Warszawie.

Wyniki cyfrowe kursu wiosennego, trwającego od 12.V do 4.VI.32 r. przedstawiają się następująco:

Szkoliło się osób			51
Dyplomów kat. A wydano			41
„ „	B	„	28
„ „	C	„	3

Wykonano lotów 2060
Najdłuższy lot 7 min. 40 sek.

W czasie szkolenia się, dwóch uczniów uległo lekkiemu potłuczeniu się.

Po dwumiesięcznej przerwie, w czasie której w Polichnie przebywały kursy Kom. Wojewódzkiego w Kielcach i koła „Start", odbywa się od 1.VIII do 15.IX 32 r. III-ci letni kurs szybowcowy Aeroklubu Warszawskiego dający następujące wyniki:

Szkoliło się lub trenowało osób 38
Dyplomów kat. A wydano 29
„ „ B „ 19
Wykonano lotów 2681
Najdłuższy lot (T. Ciastuły)) 1 godz. 17 m.

Szkolenie odbyło się bez wypadków.

Oba kursy zostały przeprowadzone przy poparciu finansowem i moralnem Departamentu Lotnictwa Cywilnego M. K. oraz pewnych subsydjach od Komitetu Stołecznego L. O. P. P. Współpraca z Kom Woj. L. O. P. P. w Kielcach odbywała się w atmosferze wzajemnego zrozumienia i życzliwości. Sekcja korzystała z niektórych urządzeń Komitetu Kieleckiego.

Poza dorobkiem, który ilustrują wyżej podane cyfry, ostatni rok pracy A. W. w Polichnie dał bardzo gruntowne poznanie terenu i jego możliwości oraz pozwolił na ustalenie najlepszego systemu szkolenia w danym terenie.

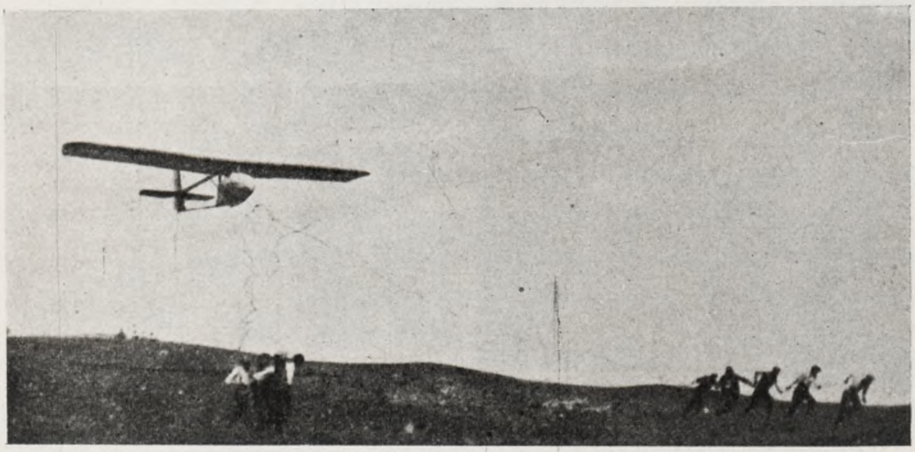
W ogólnych zarysach system ten przedstawia się następująco. Szkolenie rozpoczyna się gimnastyką lotniczą na tak zwanej „szubienicy", której b. dodatni wpływ został stwierdzony bez żadnych wątpliwości. Przeciętny czas gimnastyki wynosił około 1 — 2 godzin rozłożonych na 2 do 3 dni. Szurania pcząkowe przeprowadzono na terenie płaskim lub prawie płaskim, możliwie miękkim (łąka lekko podmokła lub sypka ziemia). Dalsze szuranie i początkowe skoczki kiluku- lub kilkunastosekundowe odbywały się na terenie o tak dobranej pochyłości i naciągu amortyzatora, by uczeń nie mógł wyjść wyżej niż na parę metrów (wiatr do 5 m/sek.).

Przy dalszem szkoleniu stosowano bardzo systematyczne wprowadzanie ucznia w coraz trudniejsze warunki terenowe i atmosferyczne, zmniejszając częstokroć tempo uzyskania kategorji na rzecz bezpieczeństwa.

Przy szkoleniu kładziono również nacisk na danie podstaw teoretycznych, w możliwie prostej, praktycznej formie podanych, oraz wytworzenie dobrego nastawienia psychicznego. To ostatnie osiągało



Pierwsza ekspedycja A. W. na poszukiwanie terenów szybowcowych. Pp.: Ciastuła, Korsak i Stępniewski.



„Czajka" startuje do lotu żaglowego.





„Stare" i „nowe" Polichno. Gdzie dawniej stał zwykły namiot, obecnie Woj. Kom. Kielecki L. O. P. P. wzniósł hangar i warsztat, z którego korzystają wszystkie wyprawy szybowcowe.

się przez osobisty wpływ instruktora, odpowiedni regulamin zachowania się na starcie i takie ułożenia życia całego kursu, by zapewniało ono pewny wypoczynek i t. p.

Szkolenie początkowe do kat. A odbywało się na szybowcach CWJ—1, w grupach przeważnie 10-osobowych, przyczem grupa rozporządzała jedną lub dwiema maszynami (przy 2 maszynach grupy bywały przeważnie nieco liczniejsze). Kat. B robiono na szybowcach CWJ—1 lub „Czajkach" krótkich. Trening po B odbywał się przeważnie na „Czajce" krótkiej lub długiej (nieokapotowanej).

Kat. A uzyskiwano przeważnie wykonując mniej niż 10 lotów ponad 30-sekundowych, przy ogólnej ilości 30—35 lotów; kat. B po około 20 lotach.

Co do szkolenia w Polichnie w kategorji C, to nastręcza ono pewne trudności ze względu na małą różnicę wysokości startu i przedpoli (70 — 80 m.) oraz ciasnotę terenu. Pociąga to za sobą konieczność odbywania lotów żaglowych przy silniejszych wiatrach i na bardziej rasowych maszynach (np. „Czajka" treningowa). Posiadanie maszyny łatwej w sterowaniu i o lepszych własnościach lotnych od „Czajki" treningowej ułatwiłoby znacznie sprawę (mam na myśli szybowiec odpowiadający niemieckiemu „Falke"). Samo szkolenie w kat. C wymagałoby szczególnie gruntownego i systematycznego przygotowania ucznia i stopniowego przeprowadzania od terenów łatwiejszych i bezpieczniejszych (wzgórza 2 i 7) do bardziej nadających się do żaglowania, lecz trudniejszych („Bolmin", „Żelejowa"). W każdym razie głównym zadaniem kursów szybowcowych A. W. w Polichnie jest szkolenie w lotach ślizgowych. Na dalsze szkolenie kieruje się kandydatów A. W. do Bezmiechowej, z którą to Klub utrzymuje stały kontakt dzięki uprawianemu tam treningowi instruktorów A. W. (na ostatnim kursie w Bezmiechowej p. Oleński wylatał 33 godziny, a p. Ciastuła 17).

Obecnie, po ukończeniu sezonu „terenowego", Sekcja Szybowcowa A. W., pragnąc zapewnić swym członkom stały trening, organizuje ośrodek miejski, w którym będą się odbywały wzloty za samochodem. Dalszym dążeniem jest zapewnienie członkom sekcji, posiadającym wymagane kwalifikacje, możliwości odbywania lotów holowanych za samolotem.

Wspaniały rozwój „akademji" w Bezmiechowej

Przeloty, próby wysokości, loty termiczne i w chmurach



Inż. S. Grzeszczyk i obecny kierownik szkoły szybowcowej w Bezmiechowej p. Bolesław Łopatniuk.

Obecnie kończy się jesienny kurs szkoły w Bezmiechowej. Już po pierwszym turnusie tego kursu mamy do zanotowania nowe, wielkie zdobycze, świadczące o nieprzerwanym, wspaniałym rozwoju pracy na naszem głównem szybowisku, pozostającem obecnie pod kierownictwem wytrawnego pilota szybowcowego i sprężystego organizatora, p. Bolesława Łopatniuka, następcy inż. Grzeszczyka.

Bezmiechowa w ciągu roku bieżącego zmieniła gruntownie swój charakter. Jest ona prawdziwą akademją lotów bezsilnikowych i jako taka osiąga coraz to nowe zdobycze, podwyższając stale poziom wymagań.

Już przy krótkiem omawianiu kursu wiosennego podkreśliliśmy, że notowanie czasów (długotrwałości lotu) przestało być interesujące w Bezmiechowej. Kilkugodzinne loty bynajmniej nie należą teraz do rzadkości. Czołowi piloci, trenujący w Bezmiechowej, wylatują w czasie kursu po kilkanaście i więcej godzin (np. p Oleński 33 godz.). Podczas pierwszego turnusu bieżącego kursu, t. j. od 12 do 30 września, wylatano 136 godzin zaledwie w 348 lotach, wliczając w to szkolne. To zestawienie daje nam wyobrażenie o tem. o czem mówiliśmy przed chwilą.

Obecnie zwrócona jest uwaga na loty termiczne i w chmurach oraz wykonywanie przelotów i lotów wysokich. Brak środków transportowych tudzież odpowiedniego sprzętu nie pozwolił na odbywanie przelotów w szerszym zakresie. Mamy jednak do zanotowania kilka wyczynów nieprzeciętnych. Mjr. Stachoń ustanowił na bieżącym kursie cichy rekord Bezmiechowej, lądując w Jamnie Dolnej, w odległości 16,3 km., na „Czajce" kabinkowej, a więc na sprzęcie nieprzystosowanym do tego rodzaju prób. Por. Łukasiewicz wykonał na CW-2 lot długości około 10 km, z powrotem na miejsce startu. Pp. Polny, Mynarski, Oleński „odbili" się po 6 — 7 km. od zbocza, powracając na miejsce startu.

Mjr. Stachoń — podwójny as: motorowy i szybowcowy — posiadł pozatem rekord wysokości Bezmiechowej, wznoszac się z barografem na 480 m. ponad start. W innym locie, wykonanym bez barografu, ten sam pilot obliczył osiągniętą wysokość na 840 m. P. Oleński uzyskał nieoficjalnie 730 m. Wyczyny te są pierwszemi próbami, dalekiemi od kresu możliwości. Notujemy je szybko, w obawie, by nie przestały być aktualnemi.

Rekord czasowy bieżącego kursu osiągnął p. Mynarski, wykonując lot, trwający 7 godz. 7 min. na „Czajce" bezkabinkowej. Należy zaznaczyć, że lot ten był zaledwie trzecim, czy czwartym żaglowym, wykonanym przez tego pilota. Polski rekord długotrwałości miał być pobity przez ś. p. Zygmunta Laskowskiego, skończył się jednak śmiercią tego nieodżałowanego pioniera szybownictwa. Warunki tego dnia okazały się bardzo trudne. Po $4^1/_2$ godz. lotu pilot uległ katastrofie.

Inż. Grzeszczyk, przebywając kilka dni w Bezmiechowej, wykonał próbny lot termiczny nad lasami po zachodzie słońca, lądując pociemku, w półtorej godziny po starcie. Słychać było tylko szum szybowca, gdy zbliżał się do zbocza.

Kilku pilotów z kat. C, mianowicie pp. Baranowski, Oleński, Ciastuła, ś. p. Laskowski i Polny zostali przeszkoleni na rasowym szybowcu SG-28.

Kurs trwa. Może jeszcze w tym roku dowiemy się o nowych zdobyczach Bezmiechowej.

Po zakończeniu kursu, podamy w jednym z najbliższych numerów Skrzydlatej szczegółowe sprawozdanie z wyników osiągniętych w Bezmiechowej podczas całego roku bieżącego.

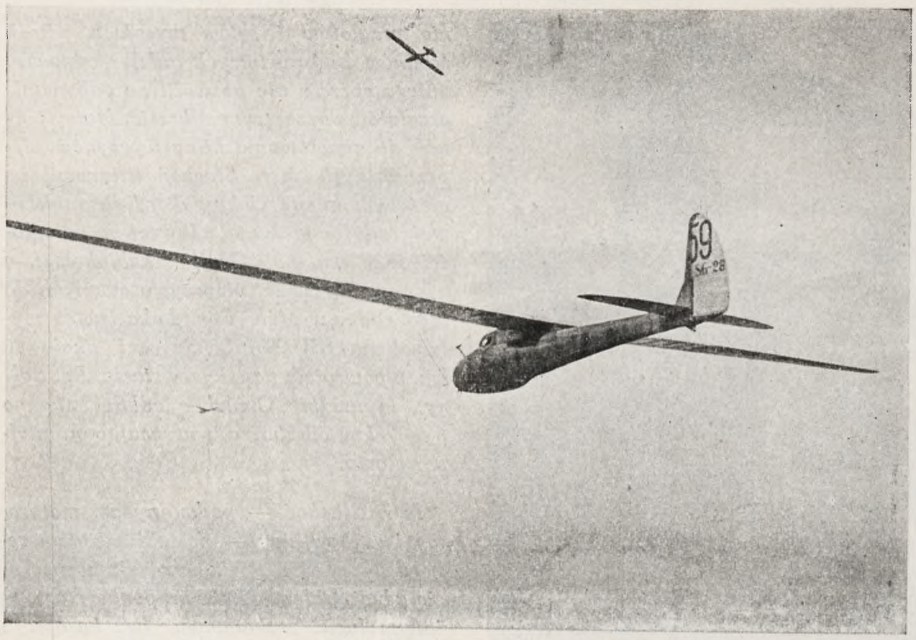
Nasze szybowiska

„Akademja", „szkoły średnie" i „szkoły powszechne"

Coraz wyraźniej występuje u nas podział szybowisk na trzy kategorje:

1) lokalne, nadające się do początkowych skoków. Nie są to w ścisłem słowa znaczeniu szybowiska, lecz poprostu tereny, na których odbywa się zaprawa do właściwego szkolenia szybowcowego;

2) dzielnicowe, na których przeprowadzane jest szkolenie do kat. A i B oraz ewent. odbywają się próby żaglowania;



Szybowiec rekordowy SG-28.

3) ogólnopolskie, przeznaczone przedewszystkiem (a wkrótce wyłącznie) do lotów żaglowych i doświadczalnych.

Możnaby pierwsze zwać szkołami powszechnemi, drugie średniemi, trzecie akademją.

Akademję mamy jedną — w Bezmiechowej, szkół średnich (ośrodków, centrów) już kilka: w Polichnie — dla Polski środkowej, w Czerwonym Kamieniu — dla południowo - wschodniej; przypuszczalnie szybowisko w Nowym Sączu służyć będzie Polsce południowo - zachodniej. Jeszcze musi powstać ośrodek na Wileńszczyźnie (co już jest niemal osiągnięte) i na Pomorzu i sieć „szkół średnich" obejmie wszystkie dzielnice Polski.

Co do Ustjanowej, położonej w pobliżu Bezmiechowej, to wobec bliskiego sąsiedztwa „akademji" nie ma ono wielkich widoków. Zanim nie zagospodaruje się należycie Bezmiechowej, której warunki są obecnie z braku funduszów zaledwie w małym procencie wyzyskane, nie należałoby inwestować Ustjanowej. Takich terenów jest w Polsce więcej. Dopóki nie znajdziemy szybowiska przewyższającego zdecydowanie Bezmiechową, powinniśmy zostać przy tej jednej „akademji" wyposażając ją jak należy. Gdy się fundusze rozbije na kilka ośrodków o jednakowem znaczeniu, żaden z nich nie będzie mógł należycie pracować, bo subsydja są niewielkie.

Szkółek powszechnych mamy coraz więcej. Ostatnio możemy zanotować powstanie lokalnego szybowiska w Przemyślu i w Tarnopolu. W obu tych miastach zorganizowane zostały przy współudziale Aeroklubu Lwowskiego koła szybowcowe. W Przemyślu teren znajduje się w samem mieście. Wznoszony jest obecnie hangar. Na wiosnę rozpocznie się wstępne szkolenie pod kierunkiem instrukt. z A. L.

Ilość tego rodzaju szybowisk wzrośnie bardzo znacznie w przyszłym roku, kiedy zaczną pracować na swoich terenach wyszkoleni w r. b. instruktorzy ze wszystkich stron Polski.

„Czerwony Kamień"

Lwowskie Polichno.

Jak już pisaliśmy, Aeroklub Lwowski posiada szybowisko „dzielnicowe", znajdujące się w odległości 22 km. od Lwowa. Można na niem szkolić do B włącznie. W zimie r. b. przeprowadzony był pierwszy kurs z bardzo dobrym wynikiem. Obecnie, wspólnie z kolejowem p. w., Aeroklub Lwowski przystąpił do zagospodarowania tego szybowiska. Zbudowany będzie hangar drewniany stały, z warsztacikiem. Szybowisko w Czerwonym Kamieniu jest bardzo dogodne przy eksploatacji w porze zimowej. Charakterem podobne jest do Polichna.

Kierownictwo Czerwonego Kamienia objął obecnie pil. instr. szyb. A. L. p. Włodzimierz Polny.

Zarządzenia Min. Komunikacji

W ciągu ostatnich tygodni Departament Lotnictwa Cywilnego M. K. wydał szereg zarządzeń normujących rozwój szybownictwa. W bardzo krótkim czasie, dzięki wyjątkowo troskliwej opiece, jaką posiada w M. K. najmłodsza gałąź sportu lotniczego — zyskaliśmy uregulowanie wszyskich ważnych kwestyj, odnoszących się do szybownictwa.

Zarządzenia te, łącznie z przyjętą w kwietniu r. b. organizacją szybownictwa, stwarzają tak ważny w każdej dziedzinie ład i pozwalają planowo pracować.

W trosce o bezpieczeństwo i prawidłowy bieg szkolenia, Ministerstwo w porozumieniu z kierownictwem Bezmiechowej ułożyło listę instruktorów, którzy jedynie będą mogli prowadzić trening i naukę pilotażu szybowcowego. Należy zaznaczyć, że instruktorzy podzieleni są na grupy, zależnie od zakresu uprawnień. Ilość instruktorów posiadających kwalifikacje bez żadnych zastrzeżeń, a więc mogących prowadzić wszelkiego rodzaju loty bezsilnikowe (żaglowe, holowane i t. p.) nie przekracza 10.

Warszawski O. K. S.

Stosując się do przyjętej organizacji szybownictwa, Aeroklub Warszawski przystąpił do utworzenia Okręgowego Komitetu Szybowcowego w Warszawie.

Z uwagi na ścisłą współpracę z Wojewódzkim Komitetem L. O. P. P. w Kielcach oraz z Łódzkim Klubem Lotniczym, projektowane jest utworzenie O. K. S., któryby obejmował oprócz województw: Warszawskiego i Białostockiego także Kieleckie i Łódzkie.

W dn. 12. XI. odbędzie się pierwsze zebranie organizacyjne O. K. S. Warszawa.

Film szybowcowy. Departament Lotnictwa Cywilnego M. K. zamówił film szybowcowy. Został on już nakręcony, na ostatnim kursie w Bezmiechowej, pod nadzorem p. radcy Adamowicza i inż. Grzeszczyka. Przedstawia się bardzo ciekawie, dając dokładnie przebieg szkolenia w różnych warunkach.

Dzięki inicjatywie Min. Komunik. zyskujemy pierwszorzędny środek propagandowo - popularyzacyjny szybownictwa.

TECHNIKA SZYBOWCOWA*)

Inż. Wacław Czerwiński

Sprawozdanie z pomiarów przyspieszeń występujących w lotach szkolnych na szybowcu, wykonanych na szybowisku w Bezmiechowej

1) Cel pomiarów.

Ponieważ dotychczas daje się silnie odczuwać brak jakichkolwiek danych, któreby pozwoliły ocenić wielkości naprężeń konstrukcyj szybowców występujących w czasie lotu, łącznie ze startem i lądowaniem, postanowił Instytut Techniki Szybownictwa brakowi temu zaradzić, przeprowadzając szereg odpowiednich pomiarów.

Wyniki tych pomiarów są niezbędne do podania wytycznych konstruktorom szybowców oraz do ułożenia przepisów wytrzymałościowych dla nowych konstrukcyj. Pomiary tego rodzaju powinny być przeprowadzone dla wszystkich rodzajów lotu oraz na wszystkich typach i klasach szybowców.

W poszczególnych grupach używanych obecnie szybowców szczególnie ważne są pomiary naprężeń przy starcie i lądowaniu na szybowcach szkolnych, gdyż nieumiejętność ucznia w połączeniu ze zbyt słabą konstrukcją szybowca może koszt wyszkolenia znacznie podwyższyć oraz przez ciągłe remonty i naprawy niedozwolić na pełne wykorzystanie szybowca. Odnośnie do innych grup szybowców, przedewszystkiem ważne są pomiary naprężeń w locie. Na naprężenie w czasie lądowania wpływa również rodzaj podłoża, na którem szybowiec ląduje. Latanie w silnym wietrze w pobliżu zbocza góry oraz w burzy i chmurach może spowodować powstanie naprężeń, co do wielkości których trudno sobie zdać sprawę tylko z wrażeń fizjologicznych pilota.

Narazie, z powodu braku odpowiedniej ilości przyrządów, ograniczono się do przeprowadzenia pomiarów na szybowcach szkolnych typu C W J i „Czajka".

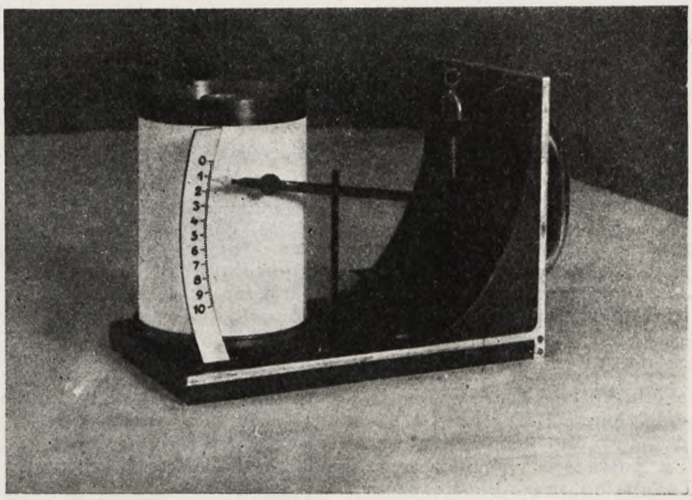
2. Przeprowadzenie pomiarów.

Jako wielkość miarodajną dla naprężeń w konstrukcji uważano przyśpieszenie występujące w czasie sartu, lotu i lądowania. Ograniczono się narazie do pomiaru składowej przyśpieszenia, działającej w przybliżeniu prostopadle do toru lotu szybowca.

Wielkość całkowitego przyśpieszenia możnaby otrzymać mierząc przyśpieszenia równocześnie i w kierunku prostopadłym do pierwszego, a zgodnym w przybliżeniu z kierunkiem lotu szybowca.

Suma geometryczna obu tych składowych dałaby przyśpieszenie całkowite. Pomiaru składowej przyśpieszenia w kierunku lotu szybowca nie przeprowadzono z powodu braku odpowiednich przyrządów.

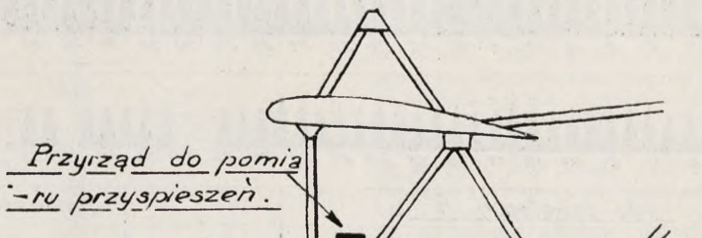
Pomiary przeprowadzono przy pomocy przyrządów Zeissa, użyczonych łaskawie przez I.B.T.L. za pośrednictwem inż. S. Grzeszczyka. Przyrząd ten składa się z ciężarka na wahliwej dźwigni, której przedłużenie tworzy wskazówkę zaopatrzoną w rysik, rejestrujący jej odchylenia na bębnie. Ciężarek zawieszony jest na sprężynie i zaopatrzony w tłumik wahań własnych, w postaci wiatraczka. Normalnie wskazówka podaje liczbę 1, odpowiadającą przyspieszeniu ziemskiemu. Pod wpływem sił masowych, wywołanych przyspieszeniami w locie, rozciąga ciężarek sprężynę, rejestrując zmianę, przyspieszenia na bębnie. Przyrząd ten nie jest doskonały, gdyż rejestruje pewnie tylko przyspieszenia dłużej trwające. Krótkotrwające oraz szybko zmieniające się co do znaku uderzenia będą wskazane niedokładnie z powodu rozpędzania się ciężarka, lub jego nienadążania za szybkiemi zmianami.



Przyrząd do pomiaru przyspieszeń.

Lepszym byłby przyrząd, w którym masy oraz ich przesunięcia pod wpływem danego przyspieszenia byłyby możliwie małe. Temsamem uzyskałoby się szybsze reagowanie przyrządu na zmiany przyspieszeń.

Ze względu na najczęstsze uszkodzenia w szybowcu podwozia (skrzyna i płoza), umieszczono przyrząd na kadłubie w okolicy środka ciężkości.

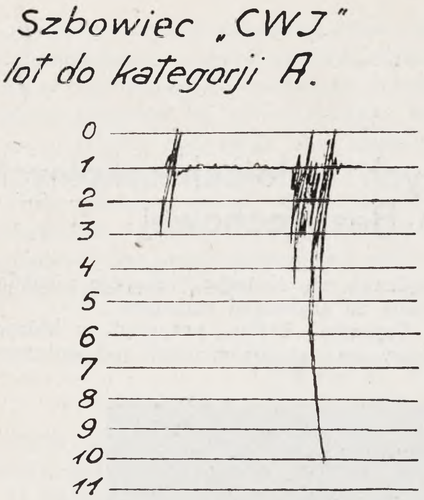


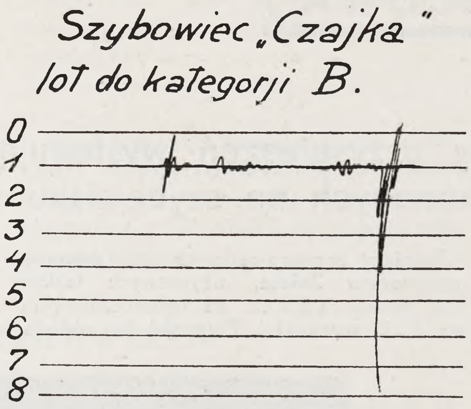
Miejsce zamocowania przyrządu na szybowcu.

Wskazania przyrządu można stosować bez zastrzeżeń do tych części kadłuba, które przenoszą naprężenia na całą konstrukcję w czasie startu i lądowania. Skrzydła będą naprężane mniej, z powodu elastyczności kadłuba oraz drutów lub zastrzałów, przenoszących wywołane siły na konstrukcję skrzydła.

---

*) Dzięki życzliwości p. prof. S. Łukasiewicza, Redakcja nawiązała bliski kontakt z Instytutem Techniki Szybowcowej we Lwowie, który obiecał zasilać nasze łamy artykułami technicznemi. Pierwszy z nich zamieszczamy obecnie. Red.





Wykres pomiarów.

3. Wyniki pomiarów.

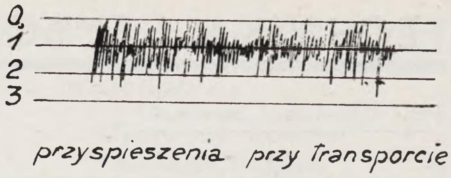
Jako wyniki pomiarów otrzymano szereg wykresów, z których ciekawsze załączono. Bęben przesuwał papier od prawej strony ku lewej, przyspieszenia przy starcie zaznaczone są więc po stronie lewej, zaś przy lądowaniu — po stronie prawej wykresu. Skala wielokrotności przyspieszeń została na te wykresy naniesiona.

Przy klasyfikacji pomiarów zostały wykresy podzielone na trzy fazy, t. j. na start, lot i lądowanie. Największe przyspieszenia z poszczególnych faz zostały wybrane i naniesione na osobne wykresy.

Pierwszy wykres przedstawia wielokrotności przyspieszeń występujące na szybowcu CWJ w lotach szkolnych do kategorji A. Wśród 39 wykonanych pomiarów w czasie startu zanotowano przyspieszenie 4,3-krotne. W locie zaś, z powodu tego, że loty szkolne odbywają się w powietrzu spokojnem i nisko nad ziemią, większych przyspieszeń aniżeli 1,6-krotnych nie zanotowano. Najbardziej narażona jest konstrukcja w stadjum lądowania, wielokrotności przyspieszenia ziemskiego dochodzą tu do 11.

Drugi wykres przedstawia przyspieszenia występujące w lotach szkolnych na szybowcu „Czajka" do kategorji B i C. Wśród 18 pomiarów zanotowano maksymalne wielokrotności przyspieszeń: podczas startu 3,2, w locie 1,8, podczas lądowania 7,8.

Niższe naprężenia w tej kategorji lotów tłumaczą się większą umiejętnością latania ucznia.



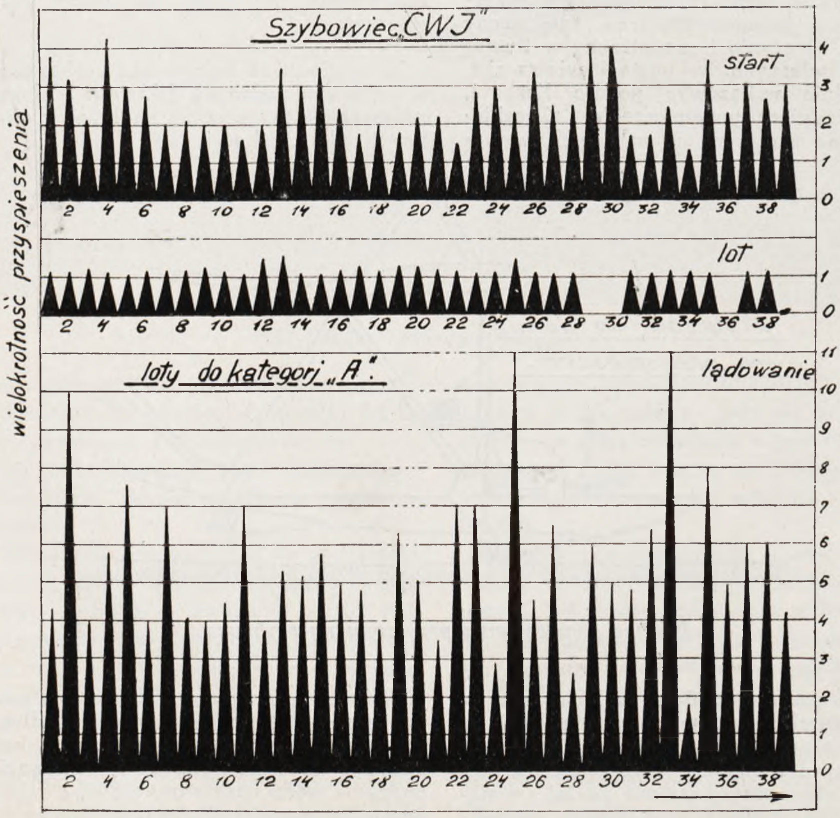
4. Streszczenie.

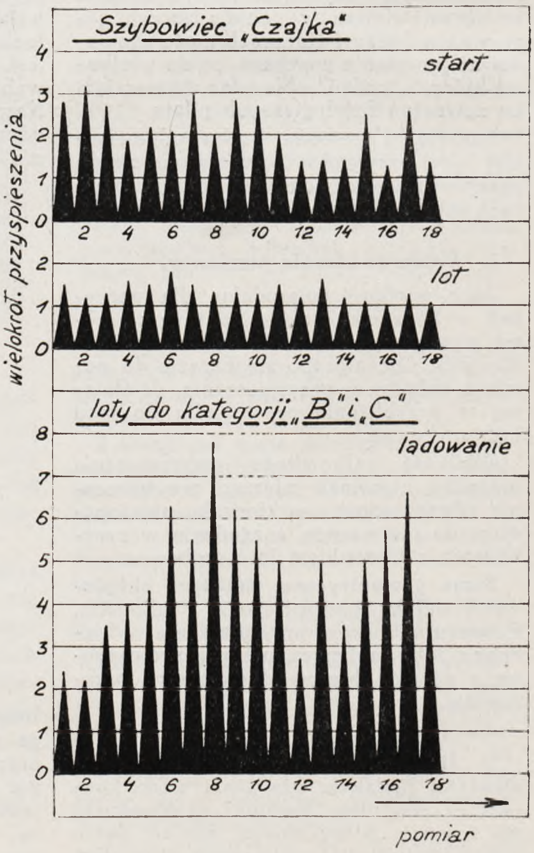
Powyżej zostały podane wyniki pomiarów przyspieszeń występujących w locie na szybowcach szkolnych. Pomiary te były przeprowadzone dla lotów szkolnych do kategorji A, B i C, ze szczególnem jednak uwzględnieniem lotów do kategorji A.

Otrzymane wyniki mogą dać pewną orjentację co do spółczynników przyjmowanych do obliczania konstrukcji szybowców szkolnych oraz mogą być pomocne przy układaniu przepisów wytrzymałościowych dla budowy szybowców. Wyniki te jednak muszą być uzupełnione dalszemi pomiarami, gdyż przyrząd użyty do pomiarów nie jest jeszcze zupełnie doskonały, oraz że pomiary przeprowadzono tylko przy pewnych warunkach, a mianowicie lądowanie odbywało się na podłożu jednego tylko rodzaju.

5. Dalsze prace.

Pomiary wyżej opisane Instytut Techniki Szybownictwa uważa za pierwszą próbę. Instytut zamierza prowadzić dalsze, rozszerzone badania nad różnemi nowemi typami, podczas różnych warunków lotu i na rozmaitych podłożach na lądowisku, dążąc przytem do wypracowania najdokładniejszej metody pomiarów.





Zestawienie pomiarów.

Antoni Kocjan

Szybowiec szkolny typu „Wrona"

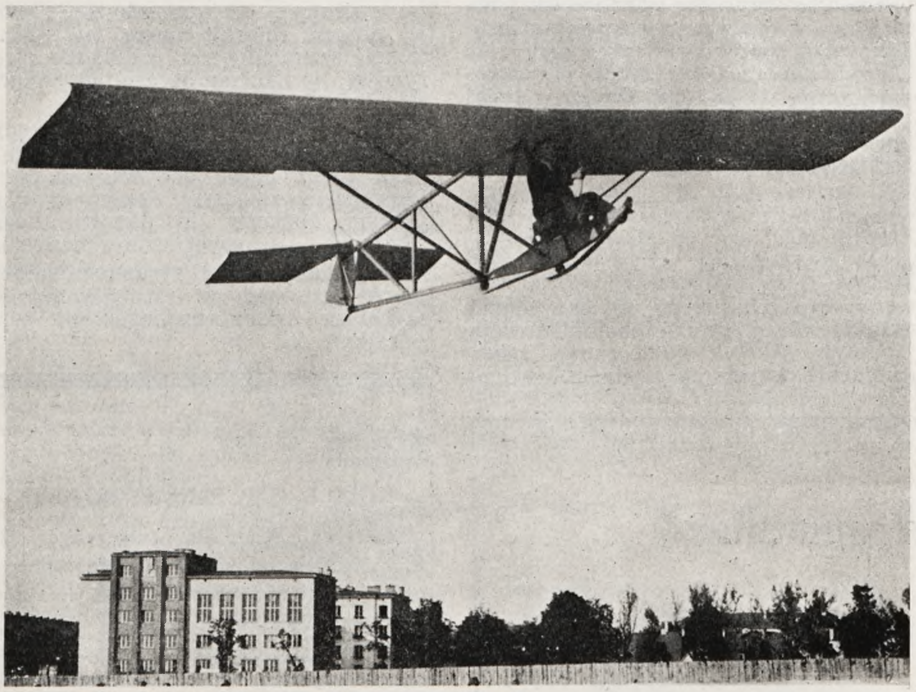
Zadaniem niniejszego artykułu (wg. życzenia Redakcji) ma być zaznajomienie czytelników z nowym szybowcem szkolnym, określonym nazwą typu „Wrona".

Dla zorjentowania jednak tych czytelników, którzy zdają sobie niedostatecznie sprawę z metody i sposobu szkolenia szybowcowego, chciałbym pokrótce przedstawić główne warunki, jakim winien odpowiadać dobry szybowiec, przeznaczony do szkolenia.

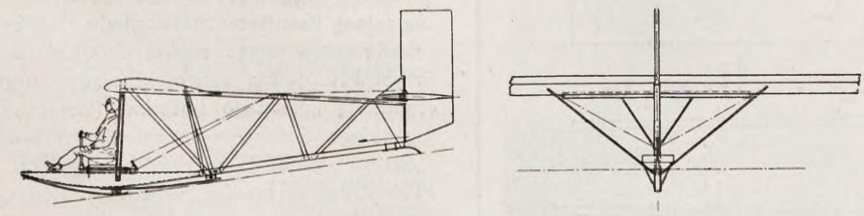
Warunków tych jest dużo, a ideałem dla każdego szkolącego byłby szybowiec, dostosowany specjalnie do warunków miejscowych, nie wspominając już o wymaganiach, stawianych wogóle dla szybowców typu szkolnego. Inaczej mówiąc, warunki ogólne winne być zmodyfikowane w ten sposób, aby możliwie jaknajlepiej dostosować dany szybowiec do używanego terenu.

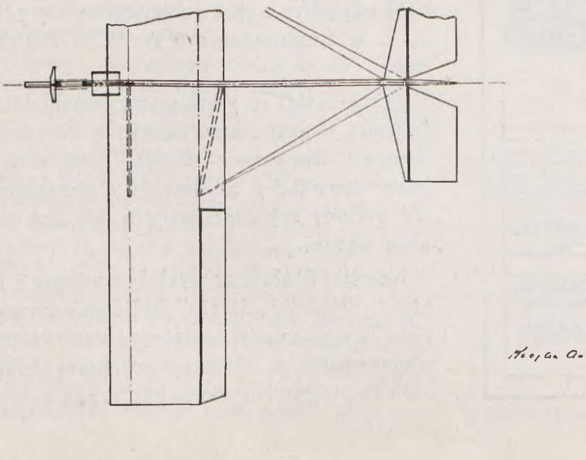
Z warunków ogólnych aerodynamicznych najważniejsze są przedewszystkiem dwie własności, a mianowicie: nośność i dosyć duży kąt planowania.

Obydwie te własności są funkcją wyporu i oporu danego szybowca, czy płatowca.



Szybowiec „Wrona" podczas prób na lotnisku mokotowskiem.





Szybowiec szkolny typu „Wrona"

Skala 1:25

Powierzchnia płata	13,2 m²
Rozpiętość	8,8 m.
Długość	5,6 m
Wydłużenie	5,85
Waga własna	68 kg
Waga w locie	~ 145 kg.
Obciążenie na 1m²	~ 10,6 kg
Spółczynnik bezp. w locie	n = 8
" " przy ląd.	n = 10
Doskonałość	11
Szybkość minim.	12,5 m/sek - 45 km/godz
Szybkość opadania ~	1,2 m/sek.

Warunek drugi, to jest duży kąt planowania, spełnić wcale łatwo; nie będziemy się tem zajmowali. Kwestję nośności rozłożyłbym na dwa czynniki, a mianowicie: wybór odpowiedniego profilu i obciążenie jednostkowe. Zajmiemy się tem ostatniem. Szybowiec szkolny winien mieć małe obciążenie jednostkowe dla uzyskania małych szybkości lotu, co jest pożądane dla ucznia nieobytego z powietrzem i dużą szybkością — bo przecież w kilkunastosekundowym locie szkolnym uczeń ma bardzo dużo do myślenia. Nim ruchy ucznia staną się zupełnie automatyczne, dużo czasu upływa.

Dla otrzymania małego obciążenia jednostkowego szybowiec musi spełniać jeden z dwu, lub obydwa warunki, a mianowicie: być lekkim i mieć możliwie dużą powierzchnię nośną. Należy jednak nadmienić, że ze zwiększeniem powierzchni nośnej powiększa się również znacznie waga szybowca.

Zwiększone wymiary utrudniają użytkowanie szybowca (kłopot przy hangarowaniu). Wraz ze zwiększoną wagą i wymiarami wzrasta bezwładność maszyny. Szybowiec zaczyna z opóźnieniem reagować na stery, co jest niesłychanie szkodliwe. Weźmy naprzykład: uczeń ma w określonem przez instruktora miejscu robić wiraż. Jest to prawie powszechnym nałogiem uczniów, że robią to zapóźno lub w ostatniej chwili; wtedy śpieszy się, macha sterami wg. przypuśćmy instrukcji, a szybowiec nic: — czas upływa, ziemia coraz bliżej i z żądanego warunku — nici.

Przykład powyższy podałem jako ilustrację, jak utrudnia szkolenie brak zwrotności szybowca, z takich czy innych względów wynikający. Wymiary artykułu nie pozwalają na dalsze rozwijanie tego tematu, przejdziemy więc zkolei do sprawy wytrzymałości i wymienności części.

Szybowiec szkolny musi być mocny. Nie ze względu na siły w locie, a raczej dla odporności przy użytkowaniu na ziemi. Nie może również posiadać wszystkich elementów o jednakowej wytrzymałości. Lądowania uczniów są jakościowo różne; bardzo często gorzej niż złe — coś musi się połamać. Należy więc zgóry przewidzieć i przeznaczyć do tego celu element możliwie tani i łatwo wymienny. Stąd wniosek, że szybowiec powinien być łatwy w obsłudze i tani w użytkowaniu, pozwalający na możliwie szybkie uskutecznianie remontów. Cóż bowiem za pociecha ze sprzętu, jeśli każde podłamanie unieruchomi szybowiec na kilka dni? Naprzykład, powiedzmy, że pewna grupa szkolna, po dosyć długich przygotowaniach zbierze się na starcie i... ma pecha — jakiś „as", nie pytając o pozwolenie, rozłoży potrosze grata, przekreślając, w razie braku innej maszyny, na dłuższy czas piękne plany kolegów.

Przedstawiłem w zarysie kilka najważniejszych cech szybowców szkolnych i zkolei chciałbym omówić, w jaki sposób starałem się dostosować do nich szybowiec „Wronę", zaznaczając, iż szybowiec ten przeznaczony jest do budowy w prymitywnych warsztatach, przez amatorów.

Celem moim było dostarczenie szybowca możliwie lekkiego, o niewielkich wymiarach, a jednak o małej szybkości poziomej. Uskuteczniłem to przez zastosowanie profilu o bardzo dużym wyporze na małych kątach natarcia. Drugim środkiem do tego było zastosowanie małego obcią-

żenia jednostkowego powierzchni, przez użycie bardzo lekkiego, lecz sztywnego układu i obniżenie wagi własnej szybowca. Sądzę, iż zadanie to udało mi się nieźle rozwiązać, otrzymując całkowitą wagę własną szybowca tylko 68 kg. przy spółczynniku wytrzym. 8.

Szybowiec „Wrona" posiada skrzydło dwudzielne, dwudźwigarowe z wiązaniem wewnętrznem z drutów stalowych. Dźwigary, o przekroju dwuteowym, składają się z pasów sklejki z naklejonemi zewnętrznie listwami, co ułatwia kontrolę i remont.

Kadłub dzielony składa się z trzech części: a) z ramy typu skrzynkowego, zbudowanej z dwu rodzajów listew sosnowych; b) belki dolnej (skrzynki); c) stojaka przedniego, typu skrzynkowego. Elementy te połączone są między sobą przy pomocy jednej śruby, będącej zarazem częścią składową okuć nośnych kadłuba. Opierzenie poziome składane, zamocowane do małego statecznika pionowego, połączonego z ramą przy pomocy trzech śrub. Konstrukcja ta pozwala na odjęcie w ciągu paru minut całego usterzenia, co ma znaczenie przy naprawie ramy. Dwie płozy przymocowane są do skrzynki niezależnie. Z tych przednia, przegubowo osadzona, dla lepszej amortyzacji z trawersem, jest płozą główną; tylna, sztywno ze skrzynką związana, ma za zadanie amortyzację przy lądowaniu z przepadaniem lub przy szkoleniu samochodowem. Zastrzały drewniane, o stałem przekroju, łatwo wymienne. Wytrzymałość zastrzałów dobrana w ten sposób, iż przy niszczących uderzeniach łamią się przedewszystkiem przednie zastrzały, pochłaniając znaczną część pracy i ochraniając inne, trudniejsze do remontu lub kontroli elementy, np. dźwigary skrzydłowe. Orczyk posiada uchwyt na nogę, wykonany ze sprężynującej spiralki stalowej, co w znacznym stopniu, nie męcząc nogi, zabezpiecza ją od ześlizgnięcia.

Dane techniczne szybowca podane są na rysunku.

Przedstawiłem więc ogólnie wymagania stawiane szybowcom szkolnym; skreśliłem, w jaki sposób starałem się szybowiec „Wronę" do tych warunków przystosować; resztę, to jest określenie, w jakim stopniu warunki wymienione szybowiec spełnia, — zostawiam tym, którzy „Wronę" będą użytkowali.

Kazimierz Korsak

Hak do holowania szybowca

Przy lotach holowanych na szybowcach bardzo ważną rzeczą jest możność łatwego i pewnego odczepienia się szybowca od linki.

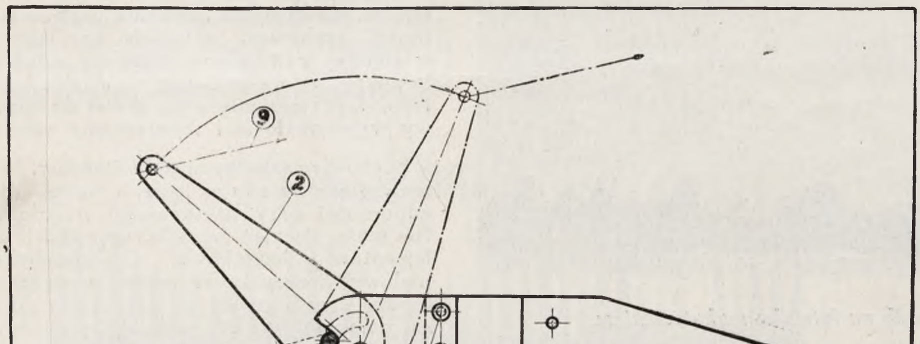
Do tego celu używa się specjalnych haków różnej, zwykle skomplikowanej budowy wskutek konieczności zabezpieczenia przed samoczynnem otworzeniem się haka.

Podaję tutaj rozwiązanie, które zdaje mi się być prostszem, a więc łatwiejszem do wykonania w podręcznym warsztacie. Działanie tego haka zostało wypróbowane z pomyślnym skutkiem w wielu lotach holowanych za samochodem, wykonanych w ośrodku miejskim Sekcji Szybowcowej A. W. na lotnisku mokotowskiem (m. i. loty p. Ciastuły podczas meetingu 19.VI r. b.).

Hak ukształtowany jest w ten sposób, że przy zluzowaniu chowa się całkowicie między dwie blachy, które zrzucają zeń ucho linki holowniczej. Zabezpieczenie przed samoczynnem otwarciem się haka jest zbyteczne, gdyż mimośrodowe zaczepienie powoduje zakleszczanie się ucha linki przy szarpnięciach, zaś przy lince luźnej otworzeniu się haka przeciwdziała ciężar zwisającej dźwigni oraz opór przy jej obrocie (blachy muszą być dostatecznie ściśnięte przez podkładkę sprężynową, by hak nie obracał się w nich zbyt luźno).

Hak jest przymocowany do skrzynki „podwoziowej" szybowca. Otwieranie haka przez pilota odbywa się przez szarpnięcie za linkę, przymocowaną jednym końcem do dźwigni haka, a drugim — z lewej strony siedzenia.

Na podanym obok rysunku uwidoczniony jest hak w zastosowaniu do szybowca szkolno-treningowego typu „Czajka".



RÓŻNE

KOŁO L. O. P. P. Nr. 13 „START".

Na terenie Komitetu Stołecznego L. O. P. P. istnieje od kilku lat koło, zajmujące się poza zbieraniem składek, co stanowi zwykłą działalność kół Ligi — pracą w dziedzinie szybownictwa. Z tego powodu koło otrzymało oprócz numeru — dodatkową nazwę „Start" i korzysta z subsydjów Ligi.

Dzięki troskliwej opiece materjalnej i moralnej Komitetu Stołecznego, „Start" zbudował w ciągu swojej działalności 2 szybowce: jeden zaprojektowany przez redakcję „Młodego Lotnika" (konstr. Uszackiego) i drugi — konstrukcji członka „Startu", p. Z. Elżanowskiego, — ZE 1. Ten drugi szybowiec, wykończony w roku 1931 przez Aeroklub Warszawski, brał udział w wyprawach szybowcowych: A. L. w Bezmiechowej i A. W. w Polichnie.

Praca Koła, w pierwszych latach działalności, skazana była zgóry na niepowodzenie. Dopiero z chwilą wyszukania przez aerokluby szybowisk i opracowania metody szkolenia, mogła ona dać realne wyniki.

Komitet Stołeczny wysłał na wiosnę r. b. kilku członków „Startu" do Bezmiechowej, pokrywając za nich opłaty za kurs, koszty przejazdu i t p. Jeszcze przedtem kilka osób ze „Startu" uzyskało kat. A na I-ej wy-

prawie Aeroklubu Warszawskiego w Polichnie. Równocześnie z wysłaniem na kurs do Bezmiechowej, Komitet Stołeczny zamówił w Sekcji Lotniczej najnowszy szybowiec szkolny konstr. p. Kocjana — „Wrona". Szybowiec ten został w ubiegłym miesiącu dany „Startowi" do użytkowania.

Koło „Start" zorganizowało w maju r. b. teoretyczny kurs szybowcowy dla swoich członków, a następnie, w lecie r. b., kurs praktyczny na szybowisku w Polichnie, podczas którego wykonano 1008 lotów i przyznano 21 kat. A oraz 14 kat. B. Nie posiadając (poza jednym ZE 1) szybowców, Koło korzystało z taboru i urządzeń Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach.

Obecnie „Start" buduje w warsztatach L. L. „Lot" szybowiec CWJ.

Szybownictwo w Polsce doszło już do takiego stadjum rozwoju, że istnienie na terenie stolicy obok Sekcji Szybowcowej Aeroklubu — organizacyj odrębnych, specjalnie szybowcowych (których praca byłaby należycie skoordynowana i prowadzona przez fachowców) — jest bardzo pożądane. „Start" więc, jak również inne koła L. O. P. P., mają duże pole do pracy. Cieszymy się przeto z ich rozwoju. Gdy powstanie O. K. S. Warszawa, ułoży on jak należy współpracę tych kół ze sobą i z Klubem, aby całość funkcjonowała zgodnie i owocnie.

Atoli pod adresem „Startu" mamy kilka uwag, które musimy przytoczyć na tem miejscu, aby pewne odosobnione dotąd zwyczaje nie znalazły rozpowszechnienia.

Gdy tylko koło postawiło pierwsze kroki samodzielne, rozwinęło hałaśliwą reklamę, uciekajac się w swoich komunikatach i artykułach do (powiedzmy oględnie) fantazji i nieścisłości. Usiłuje ono przedstawić społeczeństwu, że jest pionierem szybownictwa, borykającym się z trudnościami, pozostawionym samym sobie... Niesmaczne jest przytem odsunięcie się od L. O. P. P. Koło „skróciło" swoją nazwę o cztery litery i radeby zerwać „niemiłą" łączność z Komitetem Stołecznym, który przecież — z wyjątkiem ostatniej imprezy — sfinansował wszystkie inne poczynania Koła, nawet nielotnicze i dziś jeszcze płaci różne zobowiązania „Startu".

Sposób „propagandy" charakteryzuje najlepiej poniższy ustęp artykułu, jednego z licznych, napisanych przez „filar publicystyczny" „Startu", p. Marję Wardasównę (podkreślenia nasze):

„Grupa *studentów* politechniki lwowskiej oraz warszawskiej tworzy *w oparciu* o Komitet Stołeczny L. O. P. P. w maju 1926 *pierwsze w Polsce Koło Lotnicze* „Start" w Warszawie z energicznym prezesem p. B. Miszułowiczem (?!) na czele. Już po roku istnienia Koło *produkuje wyłacznie własnemi siłami* członków *pierwszy* szybowiec, zwany popularnie „Cytrynką" (ZE-1 — przyp. Red.). Ruchliwa działalność Koła wyraża się dziś udziałem członków w *trzech wyprawach do Bezmiechowej i tyluż wyprawach do Polichna,* gdzie uzyskało dyplomy pilotów *do 200 osób.* (!!) *Za przykładem Koła lotniczego „Strat", powstają w latach następnych przy poszczególnych Aeroklubach sekcje szybowcowe, których liczba rośnie z każdym rokiem."* i t. p.

A więc ni mniej — ni więcej tylko „Start" stworzył w Polsce szybownictwo. Jak to nazwać taki sposób „propagandy"? I to w dodatku pisze osoba, która swoje wyszkolenie szybowcowe (kat. A.) otrzymała w Aeroklubie Warszawskim, jako gość (chociaż A. W. szkoli normalnie tylko swoich członków). Mamy bardzo wiele wyrozumiałości dla młodocianych kierowników i „publicystów" „Startu", ale tu, gdzie kończą się wszelkie granice przyzwoitości i logiki, musimy zareagować.

Albo inny „kwiatek" propagandowy z oficjalnego sprawozdania, gdzie mowa o kursie w Polichnie:

„Wyprawa powyższa — pisze „Start"— zorganizowana była samodzielnie i zrealizowana nakładem własnej pracy, bez żadnych subwencyj (ani gotówkowych, ani materjalnych), jedynie przy pomocy ze strony Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. w Kielcach, wyrażającej się wypożyczeniem swego taboru".

To skromnie brzmiące „jedynie" dziwnem wydaje się dla tych, którzy wiedzą, co trzeba mieć, aby zorganizować kurs szybowcowy. Tabor to przecież wszystko. Dodajmy, zresztą, do tego także urządzenia, a więc: hangar, pomieszczenie dla uczestników, amortyzatory, no i.. subsydja wzięte pod inną postacią. Co więcej pozostaje? Przejazd i wyżywienie uczestników.

Już najwyższy czas, aby wiedzieć, że za uprawianie sportu lotniczego płaci się. I to, w pewnych warunkach, nawet bardzo dużo. Aeroklub Warszawski zebrał w r. b. z opłat za szkolenie szybowcowe ponad 6 tys. zł. Ale koła L. O. P. P. zda się jeszcze trwają w tych „dobrych" czasach, kiedy to Liga finansowała dobre chęci. A gdy od siebie trzeba coś dać, to robi się odrazu wielki szum i aluzje, że inni korzystają z wielkich subsydjów, tylko „Start" wszystko robi „samodzielnie", „bez pomocy ani gotówkowej, ani materjalnej". Wiadomą jest rzeczą, że sport lotniczy bez subsydjów obejść się nie może. Nikogo to nie powinno dziwić. Chodzi tylko o to, jak kto potrafi subwencje wykorzystać. Tu możnaby przytoczyć opowiastkę ewangeliczną o talentach.

Jeszcze większy niesmak wywołać musi przypisywanie sobie przez „Start" pionierskiej roli w szybownictwie. Panowie, gdzież wam do tego! Jak mało samokrytycyzmu! Wiedzą wszyscy, że pionierską role w dziedzinie szybownictwa odegrały w Polsce organizacje lwowskie. Jeżeli chodzi o teren warszawski. to do pewnych zasług w rozwoju szybownictwa może pretendować jedynie Aeroklub Warszawski, który wyszukał szybowisko w Polichnie i rozpoczął na niem szkolenie, oparte na samodzielnych studjach. Dzięki temu, m. in. i „Start" mógł przeprowadzić swój „samodzielny" kurs.

Że „Start", posiadając ambitne kierownictwo. chciałby więcej zrobić niż może na to środków dostać — wiemy wszyscy. Tak. zresztа, dzieje się w lotnictwie na każdym kroku. Nie jest to nowością. Nie powinno to jednak w niczem zmieniać faktu, że gdy się jest w jednej rodzinie lotniczej, obowiązuje lojalność, a gdy pracuje się w sporcie, obowiązuje postępowanie... sportowe.

Szybownictwo w żałobie



Ś. p. Zygmunt Laskowski.

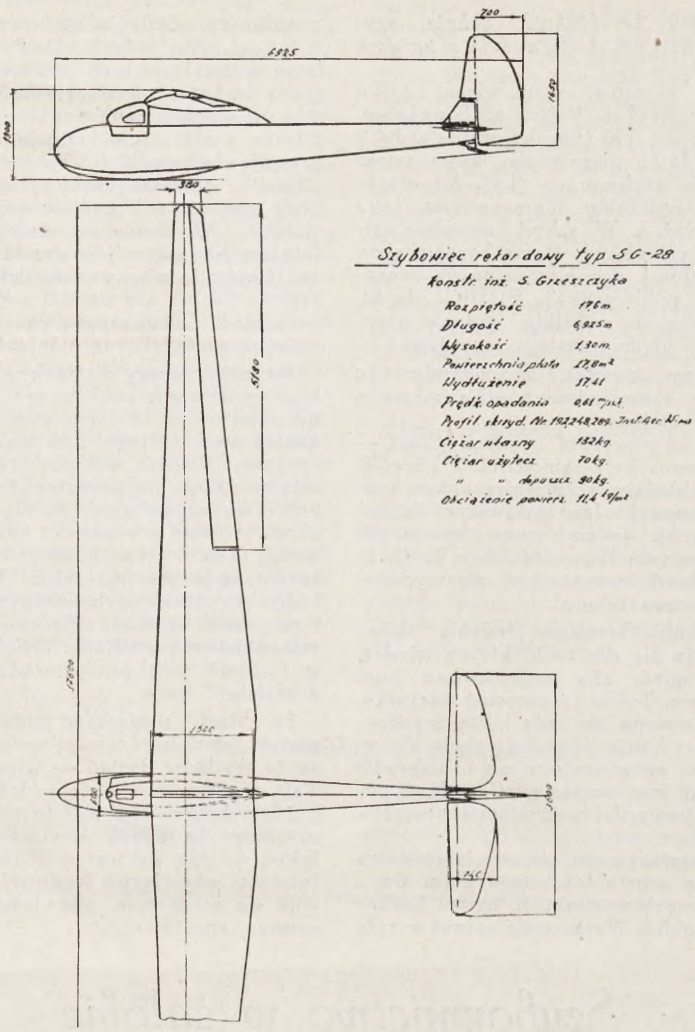
Lotnictwo sportowe pogrążyła znów ciężka żałoba po stracie jednego z najdzielniejszych i najwytrwalszych jego pionierów. Dnia 21 października w Bezmiechowej, podczas próby podwyższenia polskiego rekordu długotrwałości lotu na szybowcu, uległ ciężkiemu wypadkowi ś. p. Zygmunt Laskowski i w następstwie odniesionych obrażeń zmarł tegoż dnia.

Ś. p. Zygmunt Laskowski wystartował o godz. 7,38 rano przy wietrze porywistym o szybkości 10 do 12 m/sek. Były to dobre warunki dla długotrwałego utrzymywania się w powietrzu i wszystko wskazywało na to, że uda się podwyższyć dotychczasowy rekord. W czasie lotu od czasu do czasu zrywały się gwałtowne podmuchy dochodzące początkowo do 17 m/sek. Długotrwały lot w tych warunkach mógł wytrzymać tylko bardzo wytrawny pilot. Około południa zerwała się gwałtowna burza, która przeniosła szybowiec na wzgórza około 7 km. w tyle poza pasmem. nad którem odbywają się normalnie loty.

Jak twierdzą wieśniacy, naoczni świadkowie wypadku, pilot szybował nad terenem tym jeszcze około ½ godziny. Jest to teren bardzo trudny do szybowania, gdyż gęste jary i porzeźbienie wywołuje zaburzenia strug powietrznych. Jak wynika ze szczegółowej obserwacji miejsca wypadku, pilot lądował na najlepszym do tego celu miejscu w okolicy. Zapewne silny podmuch powietrza rzucił przy wirażu maszyną o ziemię doszczętnie ją druzgocąc. Pilot wyrzucony z maszyny uległ złamaniu obu nóg i pęknięciu podstawy czaszki.

Zimna krew i spokój, które pozwoliły pilotowi wykorzystać cały zasób swego wysokiego doświadczenia podczas całego lotu, a zwłaszcza w ostatniej chwili przy wyborze miejsca lądowania — nie opuszczała go w czasie wypadku.

Ostatnie jego chwile są obrazem wysokiego bohaterstwa tego tak cichego i skromnego w życiu człowieka. Mimo śmiertelnych obrażeń, usiłuje on najpierw



powstać. Pada jednak na ziemię i nietracąc przytomności wydaje 2 nadbiegłym wieśniakom dyspozycje wymontowania cenniejszych przedmiotów (instrumentów) i złożenia ich obok siebie. Następnie każe sprowadzić konie i odwieźć się wraz z ocalonym sprzętem do najbliższej miejscowości, gdzie można znaleźć lekarza. Wieśniacy ci odstawiają go do Ropienki. Pomieszczony został tam w ambulatorjum Kasy Chorych przy kopalniach nafty. W drodze już traci ś. p. Zygmunt Laskowski przytomność i około godziny 7 wieczorem kończy życie.

Ś. p. Zygmunt Laskowski urodził się dnia 3 września 1899. Uczęszczał początkowo do szkoły im. Mikołaja Reja w Warszawie, potem do gimnazjum im. Jabłonowskiego w Odessie, które ukończył ze złotym medalem.

Po powrocie do kraju wstąpił na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Wkrótce po wstąpieniu do Politechniki idzie do wojska, na front, jako ochotnik 2-giej baterji 8 pap. W roku 1920 kończy Szkołę Pchor. Artylerji w Poznaniu. Dalszą część kampanji przeciwbolszewickiej odbywa w 9 pap. Wychodzi z wojska w stopniu ppor. rezerwy art., poczem przenosi się do lotnictwa i zaliczony zostaje do korpusu ofic. rez. 1 p. lot. w Warszawie, a następnie przeniesiony do 6 p. lot. we Lwowie.

Od wczesnej młodości interesował się bardzo automobilizmem i lotnictwem. Po powrocie z wojska wstępuje na Politechnikę, szerzy zamiłowanie do lotnictwa między swoimi najbliższymi kolegami i jako jeden z założycieli układa podwaliny Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej. Ś. p. Zygmunt Laskowski zasiada w pierwszych zarządach Sekcji, jako sekretarz, a następnie wiceprezes.

W roku 1926 przenosi się na Politechnikę Lwowską. Tu obserwujemy dalsze przejawy jego wytrwałej działalności. Z paru kolegami zakłada Aeroklub Akademicki we Lwowie i przez pewien czas piastuje godność wiceprezesa. Klubowi temu zawdzięczamy dziś w lwiej części rozwój naszego szybownictwa. Równocześnie ś. p. Zygmunt Laskowski rozwija żywą działalność z Związku Awiatycznym we Lwowie i jest przez pewien czas prezesem tej instytucji.

W okresie swego pobytu we Lwowie kończy kurs pilotażu motorowego i uzyskuje dyplom pilota. Wobec jednak słabego wzroku i trudności, jakie w związku z tem stawia Mu C. B. L. L., zmuszony jest zrezygnować z uprawiania sportu motorowego. Toteż zwraca się ku szybownictwu. Jako jeden z pierwszych uzyskuje dyplom pilota szybowcowego kat. C. i wkrótce staje się czołowym szybownikiem, jednym z nielicznych latających na najwyższych typach rekordowych. W wyróżnieniu wysokiej klasy swych umiejętności, wybrany został w r. b. do składu polskiego zespołu na Międzynarodowe Zawody Szybowcowe w Rhön i upatrzony był na jednego z czołowych pilotów naszej reprezentacji na rok przyszły.

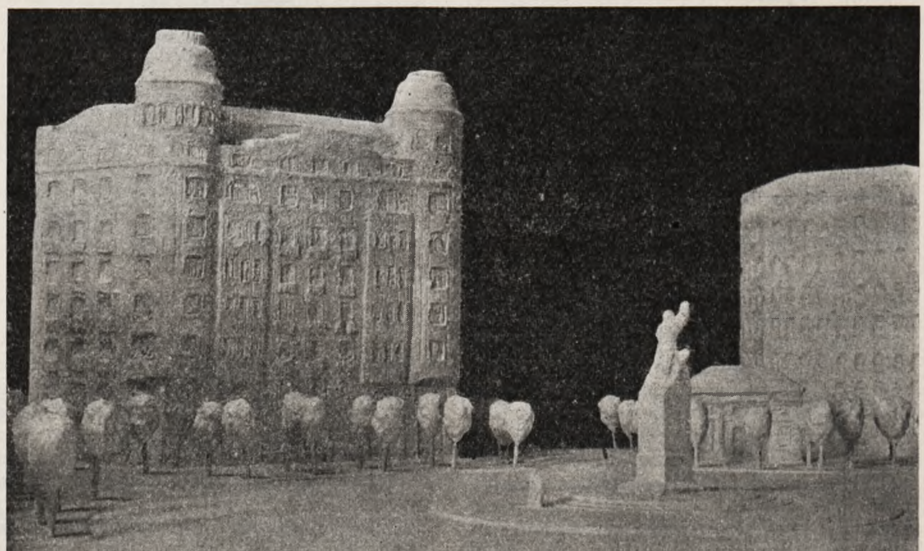
Wysokie zalety charakteru, głęboka przytem religijność, skromność, uczynność, wytrwałość, gorące, entuzjastyczne, graniczące z fanatyzmem umiłowanie idei, zyskały dla Niego wielu przyjaciół w kołach lotników sportowych w kraju i zagranicą, a tragiczna Jego śmierć wzbudziła szczery i głęboki żal.

Cześć Jego świetlanej pamięci!

Rejestracja szybowców

W uzupełnieniu pisma Nr. L III/571/28 z dnia 1 września b. r. w sprawie nadzoru technicznego szybowców, Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że zainteresowane instytucje obowiązane są nadsyłać Ministerstwu każdorazowo następujące dane:

1. co do szybowców zamówionych: miejsce i termin rozpoczęcia budowy,
2. co do szybowców będących w budowie: przybliżony termin ukończenia budowy,
3. szybowce gotowe do ostatecznego odbioru przez Bureau Veritas muszą być również zgłoszone do Ministerstwa Komunikacji celem nadania numeru ewidencyjnego.



Model pomnika lotników, który odsłonięty będzie 11.XI. na placu Unji Lubelskiej.



KRONIKA POLSKA



SPORT

II zawody zimowe. Lubelski Klub Lotniczy opracował już regulamin II Lubelsko-Podlaskich Zawodów Lotniczych. Odbędą się one w lutym r. p.

Lot turystyczny Kraków — Chamonix i z powrotem. Znany sportsman i pilot turystyczny, dr. K. Piotrowski, dokonał ciekawego przelotu na płatowcu PZL-5 z Krakowa do Chamonix i z powrotem.

Całą trasę do Chamonix dr. Piotrowski przebył w ciągu 8 godzin, przelatując niejednokrotnie bardzo trudne odcinki ponad lodowcami i szczytami Mont-Blanc.

Po wylądowaniu w Chamonix okazało się konieczne wymienienie niektórych części płatowca i naprawa linek krzyżowych przy baldachimie samolotu. Dr. Piotrowski pozostawił więc maszynę opiece mechaników francuskich, sam zaś wrócił koleją do kraju i porozumiał się osobiście z wytwórnią co do wysłania owych części do Chamonix. Mniej więcej po 2 tygodniach pilot otrzymał depeszę, że aparat został już naprawiony, wobec czego wyjechał do Chamonix, aby lotem powrócić do kraju.

W drodze powrotnej dr. Piotrowski wybrał trasę wiodącą z Chamonix przez Genewę — Dübendorf — Altenrhein — Salzburg — Wiedeń — Budapeszt do Krakowa.

Pilot przeleciał ponad malowniczemi jeziorami: Lemanem, 4-kantonów, Zug, Zurychskiem i Bodeńskiem. Ostatni odcinek lotu Budapeszt — Kraków był dość ciężki ze względu na niepomyślne warunki atmosferyczne nad Tatrami.

W czasie swego raidu pilot doznał serdecznej opieki i pomocy ze strony personelu lotnisk różnych krajów, przez które przelatywał, co stanowi nowy dowód międzynarodowego lotniczego braterstwa.

Przelot dr. Piotrowskiego, dokonany na trudnej trasie, „urozmaicony" szeregiem przeszkód zwycięsko pokonanych, świadczy o wielkiej ambicji i zacięciu sportowem pilota.

Termin rozpatrzenia protestu Polski w sprawie klasyfikacji w locie alpejskim. Komisja Sportowa Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (FAI) powzięła decyzję zwołania na dzień 21 listopada b. r. Międzynarodowego Odwoławczego Trybunału Sportowego dla rozstrzygnięcia protestu, złożonego przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie orzeczenia jury międzynarodowego meetingu w Zurychu, dotyczącej klasyfikacji zawodników biorących udział w locie alpejskim (patrz str. 163 Nr. 8 r. b.).

PRZEMYSŁ

Udział Polski w Wystawie Aeronautycznej w Paryżu. W dniach od 19 listopada do 3 grudnia r. b. otwarta będzie w Paryżu Międzynarodowa Wystawa Aeronautyczna, w której udział wezmą prawie wszystkie większe państwa, pragnące zademonstrować eksponaty swego przemysłu. Wystawa obejmie nietylko płatowce wszelkich typów, lecz również silniki, sprzęt pomocniczy, radjo, aparaty lotnicze, aparaty telegraficzne, spadochrony etc. etc.

W wystawie tej weźmie udział również i przemysł polski. Państwowe Zakłady Lotnicze wysyłają do Paryża dwa płatowce myśliwskie: P.-VII i P.-XI. oraz samolot turystyczny typu PZL-19, który brał udział w tegorocznym Challenge'u.

Na stoisku Państw. Zakł. Lotn. umieszczone będą: P.XI i PZL-19. P.-VII pozostawać będzie na jednem z lotnisk paryskich, gdzie piloci nasi demonstrować mają przedstawicielom władz lotniczych, przemysłu etc. własności tej maszyny w locie.

Pozatem na salon paryski ma być również wysłana słynna RWD-6 — triumfatorka tegorocznego Challenge'u oraz RWD-5, a także (co nie jest jeszcze pewne) samolot R-X, na którym odbył ostatnio lot do Afganistanu i Egiptu kpt. S. Karpiński.

Lot kpt. Kuziana do Portugalji. W pierwszej dekadzie sierpnia, zaraz po zakończeniu meetingu lotniczego w Zürichu, kpt. Kuzian wystartował na aparacie myśliwskim P-XI do lotu propagandowego do Portugalji, lecąc na maszynie, na której kpt. Bajan odbył lot alpejski.

Trasa lotu kpt. Kuziana wiodła z Zürichu przez Francję, Madryt do Lizbony. Korzystając z krótkiego odpoczynku w Madrycie, lotnik polski zademonstrował przed władzami lotnictwa hiszpańskiego zalety i właściwości P.-XI. Pokazy te, uwieńczone całkowitem powodzeniem, znalazły właściwy oddźwięk i w rezultacie rząd hiszpański zwrócił się do Państw. Zakładów Lotn. w Warszawie o złożenie oferty na dostawę polskich pościgówek.

W stolicy Portugalji, kpt. Kuzian demonstrował P.-XI kilkakrotnie wobec przedstawicieli władz. Odbył się również szereg lotów pilotów portugalskich na polskim płatowcu pościgowym. W rezultacie, rząd portugalski zakupił aparat kpt. Kuziana, po zebraniu się zaś specjalnej komisji i powzięciu przez nią odnośnej decyzji, liczyć się należy z ewentualnością nabycia przez Portugalję kilku płatowców myśliwskich polskiej konstrukcji.

Próby z PZL-4 na ukończeniu. Próby czynione od dłuższego czasu z nowym samolotem pasażerskim polskiej konstrukcji PZL-4 dobiegają końca i już wkrótce będzie można powziąć ostateczną decyzję o zaletach i właściwościach tej maszyny. Płatowiec ma już za sobą 50 godzin lotu. Wkrótce nastąpić ma odbiór maszyny i sprawdzanie ze strony Min. Komunikacji.

O wprowadzeniu płatowca na nasze linje komunikacji powietrznej zadecydują ostatecznie badania, dotyczące warunków i ekonomji eksploatacji.

Samolot szkolny. Warsztaty na Okęciu pracują nad prototypem samolotu szkolnego. Będzie to RWD-8.

Również Państwowe Zakłady Lotnicze przygotowują samolot szkolny. Będzie to przeróbka PZL-5.

KOMUNIKACJA

Praca Polskich Linij Lotniczych „Lot" we wrześniu. Samoloty Polskich Linij Lotniczych „Lot" wykonały we wrześniu ogółem 613 lotów zwykłych, przebywając dystans 170.620 km.

W lotach tych polskie samoloty komunikacyjne przewiozły 1.360 pasażerów, 15.941 kg. bagażu, 27.104 kg. towarów, 2.791 kg. poczty, 2.201 kg. gazet.

Ponadto samoloty „Lotu" odbyły we wrześniu r. b. 16 lotów dodatkowych, przebywając w nich dystans 4.619 km. W lotach dodatkowych przewieziono 16 pasażerów, 220 kg. bagażu, 553 kg. towarów, 26 kg. poczty, oraz 16 kg. gazet.

L. O. P. P.

L. O. P. P. na popieranie twórczości lotniczej. Na popieranie twórczości i prac naukowych w dziedzinie lotniczej wydane zostało przez L. O. P. P. w latach od 1926 do 1931 roku 1.281.000 zł.

W sumie tej nie są zawarte koszty budowy Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, które wyniosły 865.000 zł. oraz warsztatów i hangaru dla Sekcji Lotniczej Studentów Politechniki Warszawskiej (416.000 zł.).

W roku bieżącym sam Zarząd Główny L. O. P. P. na cele popierania twórczości i prac naukowych lotniczych wydatkował dotychczas 135 tys. zł.

Ogólne zgromadzenie programowe L. O. P. P. W dniu 29 października odbyło się doroczne zgromadzenie programowo - budżetowe L. O. P. P., w którem uczestniczyli delegaci Komitetów Wojewódzkich, Zarządu Gł. oraz Rady Gł L. O. P. P.

Budżet na r. 1933 zreferowany przez prezesa Z. Gł. p. dyr. Martynowicza został przyjęty.

W dyskusji zarysowało się dążenie niektórych Komitetów Wojewódzkich do

obniżenia procentu wpłaty do Zarządu Gł. Obecnie połowa wpływów Komitetów ze składek, ofiar i „Tygodnia" idzie do kasy Zarządu Gł. Ponieważ sprawa ta wymagałaby zmiany statutu, nad którą obecnie pracuje komisja — wniosków nie głosowano. Z dyskusji, jaka się nad tem wyłoniła należy wnosić, że jednak większość Komitetów nie dąży do zmiany dzisiejszego stanu, który pozwala Zarządowi Gł. wykonywać poważniejsze prace o znaczeniu ogólno-polskiem.

Drugą sprawą, nad którą potoczyła się ożywiona dyskusja było zagadnienie, czy należy z funduszów centralnych popierać pracę słabszych komitetów i jakie komitety uznać za „słabsze". Znowu uznano punkt widzenia Zarządu Głównego, że jednak w wielu wypadkach subwencjonowanie prac Kom. Wojew. jest nietylko wskazane, ale konieczne.

Wreszcie trzecim ciekawym momentem w dyskusji było podniesienie przez szereg mówców potrzeby wstawienia do budżetów Zarządu Gł. i Komitetów Wojewódzkich na r. 1933 sum na organizację Challenge 1934.

Poraz pierwszy w dziejach ogólnych zgromadzeń L. O. P. P. nie zgłaszano żadnych poprawek do preliminarza. Dyskutowano jedynie nad wysokością budżetu i ogólnie nad finansami Ligi. Powstało to stąd, że prace L. O. P. P. są obecnie coraz ściślej uzgadniane z właściwemi czynnikami państwowemi i zmniejsza się przeto swoboda ogólnych zgromadzeń.

Na zakończenie p. prezes dyr. Martynowicz podał do wiadomości, że prace statutowe L. O. P. P. wobec mającego wyjść rozporządzenia P. Prezydenta Rzeczypospolitej o stowarzyszeniach — uległy narazie zawieszeniu i przeto dyskusja nad zmianami statutu aktualna będzie dopiero w maju r. p.

Zgromadzeniu przewodniczył p. dyr. A. Bobkowski z Krakowa w asyście pp. wicewoj. Dziewałtowskiego, wicewoj. Skrzyńskiego, dr. Kroebla oraz dr. Zagórskiego.

Rozwój działalności Wojew. Komitetu Kieleckiego. Mimo ogólnie pogorszonych warunków, Komitet Kielecki uzyskał w r. b. o 30 tys. zł. wpływów więcej niż w roku ub. Świadczy to o nieprzeciętnym rozwoju działalności tego Komitetu.

Uroczyste otwarcie lotniska turystycznego w Dębicy. Dzięki akcji Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Krakowie, powstało od roku 1930 na terenie województwa krakowskiego szereg lotnisk turystycznych.

W dniu 9 października b. r. nastąpiło uroczyste otwarcie lotniska turystycznego w Dębicy. Powstało ono dzięki usilnej pracy miejscowego Komitetu L. O. P. P. z prezesem ks. Kopernickim na czele, przy wydatnej ofiarności całego społeczeństwa miejscowego oraz pomocy Komitetu Wojewódzkiego i władz wojskowych.

Lotnisko położone jest na placu ćwiczeń wojskowych — błoniach, tuż za miastem, w pobliżu głównej szosy i stacji kolejowej. Może być ono z czasem rozszerzone i służyć lotnictwu komunikacyjnemu. Już obecnie mogą na lotnisku w Dębicy lądować wszelkie samoloty komunikacyjne i wojskowe. Ponieważ lotnisko leży na linji Kraków — Lwów, przedstawia wielkie znaczenie dla lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego.

Na uroczystość przybyły tysiączne rzesze ludności z Dębicy, Ropczyc oraz okolicznych wsi, w liczbie około 8.000, w tem blisko 2.000 młodzieży szkolnej. Uroczystość rozpoczęła się mszą św. polową, którą odprawił ks. dziekan Zapała z Krakowa. Po nabożeństwie odbyła się ceremonja poświęcenia lotniska, dokonana przez ks. Kopernickiego oraz uroczyste otwarcie lotniska, którego dokonał wojewoda krakowski dr. Kwaśniewski, przecinając symboliczną wstęgę, poczem poświęcono szybowiec szkolny, zbudowany w warsztatach Koła L. O. P. P. młodzieży gimnazjalnej, pod przewodnictwem niestrudzonego dyrektora gimnazjum ks. Kotfisa. Następnie przemówił do zebranych ks. dziekan Kopernicki, prezes L. O. P. P. w Dębicy, podnosząc wielka ofiarność miejscowego społeczeństwa na rzecz L. O. P. P.

Imieniem Zarządu Głównego L. O. P. P. przemówił prezes dr. Martynowicz.

Przemawiali pozatem: burmistrz dr Nagawiecki imieniem miasta oraz sekretarz Komitetu Wojewódzkiego Krakowskiego mjr. dr. Michalik.

Po uroczystościach oficjalnych odbył się pokaz wzlotu szybowca, holowanego za samochodem oraz loty popisowe i pasażerskie na samolotach aeroklubów.

Z Aeroklubu Krakowskiego przylecieli: na RWD-4 p. Sołtykowski, na PZL-5 p. W. Chałupnik oraz dr. Piotrowski. Z Aeroklubu Lwowskiego przybyła pani Olszewska na RWD-4. Z Aeroklubu Śląskiego — por. Gaździk. Pozatem przyleciało kilka maszyn wojskowych z 2 p. lotn. Wykonały one szereg lotów pokazowych.

IV wyższy kurs modelarstwa lotniczego dla nauczycielstwa. W dniu 11 października b. r. nastąpiło w Państwowym Instytucie Robót Ręcznych otwarcie IV-go wyższego kursu modelarstwa lotniczego dla nauczycielstwa w obecności dyrektora Instytutu, p. W. Przanowskiego, przedstawicieli Zarządu Głównego L. O. P. P. i gości.

Nowootwarty kurs zorganizowany jest na koszt Zarządu Głównego L. O. P. P. i potrwa 10 miesięcy, zasilając Polskę nowymi instruktorami modelarstwa lotniczego.



Ogólne zgromadzenie L.O.P.P. W głębi prezydjum z dyr. A. Bobkowskim pośrodku.

RÓŻNE

Komplikacje w stanie zdrowia kpt. Orlińskiego. Stan zdrowia kpt. B. Orlińskiego, mimo, iż nie budzi poważniejszych obaw, w dalszym ciągu nie jest zadawalający. Nastawiona po wypadku noga, zrosła się nieprawidłowo, wskutek czego zaszła potrzeba łamania i powtórnego jej zestawienia. Wskutek tych komplikacyj, Orliński pozostaje jeszcze na kuracji w szpitalu i nie będzie mógł wrócić do służby w lotnictwie przed upływem kilku miesięcy.

Wielki koncert ku czci ś. p. Żwirki i Wigury. Staraniem Komitetu zbiórki na fundusz ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, odbędzie się w niedzielę, dnia 13 listopada r. b., o godz. 12-ej w poł., w sali Teatru Wielkiego wielki koncert pod protektoratem pana prezydenta miasta Warszawy, inż. Zygmunta Słomińskiego, i przy współudziale najwybitniejszych sił artystycznych Warszawy. Koncert ten przypadnie w czasie zjazdu lotnictwa polskiego do stolicy z okazji odsłonięcia pomnika poległych lotników.

Członkowie zjazdu tego obecni będą in gremio na zapowiedzianym koncercie wraz ze wszystkimi, którym pamięć naszych poległych bohaterów jest droga.

Podkreślić należy prawdziwe poczucie obywatelskie uproszonych artystów, którzy zgodzili się na bezinteresowny udział w koncercie.

Dochód z koncertu przeznaczony jest na fundusz uczczenia ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Bilety do nabycia w biurze „Icar" (Hotel Europejski), tel. 632-23 i 716-94 i w kasie Teatru Wielkiego.

OD REDAKCJI

Z powodu dłuższej choroby Redaktora, zmuszeni jesteśmy wydać niniejszy numer jako podwójny, co nam zechcą Czytelnicy wybaczyć.

CO NOWEGO ZA GRANICĄ

ANGLJA

Nowe autogiro. W angielskich zakładach przemysłowo - lotniczych La Cierva Co. projektowana jest budowa nowego typu autogira o dwóch statecznikach, bez skrzydeł pomocniczych. Aparat ten ma rozwinąć szybkość do 128 kilometrów na godzinę. Jego cena sprzedażna będzie o połowę mniejsza od ceny samolotu turystycznego.

Zakaz szkolenia przez instruktorów - dyletatów. Poczynając od nowego roku, w Anglji nie wolno będzie szkolić w pilotażu tym wszystkim pilotom, którzy nie będą posiadali specjalnego dyplomu instruktora pilotażu, wydanego przez sekretarjat ministerstwa lotnictwa.

W Polsce zakaz taki istnieje już przeszło od roku.

Statystyka klubów lotniczych. Według statystyki, ogłoszonej przez brytyjskie ministerstwo lotnictwa, w roku 1932 istnieją na terytorjum Anglji 32 lotnicze kluby sportowe, liczące przeszło 9.000 członków, oraz 86 klubów szybowcowych, liczących 5.500 członków.

Z pośród 32 klubów lotniczych 23 otrzymują zasiłki od rządu.

Lotnictwo na wyższych uczelniach. Eskadra lotnicza studentów uniwersytetu oxfordskiego w roku bieżącym liczy 75 członków, z których kilkunastu posiada dyplomy pilotów. Do eskadry przyjmowani są w pierwszym rzędzie ci studenci, którzy mogą się wykazać przygotowaniem technicznem i teoretyczno - lotniczem. Napływ kandydatów jest jednak tak liczny, że w czasie ostatnich zapisów na 29 wolnych miejsc zgłosiło się aż 120 studentów.

ITALJA

Szybownictwo. Według ostatnich doniesień prasy, szybownictwo w Italji poczyniło znowu w roku bieżącym wielkie postępy. Kursy szybowcowe, organizowane rokrocznie, liczą tysiące członków. W szkole szybowcowej w Pavullo w roku bieżącym wykonano 7.000 lotów i wydano 100 dyplomów kategorji A i B.

NIEMCY

Seryjna produkcja samolotów turystycznych Heinkla. Zakłady przemysłowo - lotnicze Heinkel, które doniedawna produkowały seryjnie tylko samoloty transportowe i szkolne, przystępują obecnie do seryjnej produkcji samolotów turystycznych. Decyzja powyższa została powzięta na skutek rezultatów, osiągniętych przez samoloty Heinkla He-64 w Challenge 1932 r.

Dziewiąta podróż sterowca „Graf Zeppelin". Dn. 24 października sterowiec „Graf Zeppelin" opuścił Friedrichshaffen, udając się w swoją ostatnią w tym sezonie podróż transatlantycką. Podobnie jak w czasie ósmej podróży, „Zeppelin", po lądowaniu w Pernambucco, poleci do Rio de Janeiro. Poczta, przewieziona z Niemiec do Pernambucco, będzie natychmiast odesłana do Rio de Janeiro samolotem towarzystwa „Kondor - Syndicat" tak, aby odpowiedzi na listy mogły być gotowe z chwilą przylotu sterowca do Rio de Janeiro. Tym sposobem przemysłowcy niemieccy otrzymają odpowiedzi z Ameryki Południowej w 11 dni po wysłaniu swych listów.

Sterowiec leci pod dowództwem komendanta Lehmanna i ma na swym pokładzie dwunastu pasażerów.

Projekt meetingu szybowcowego. Profesor Georgii, znany badacz prądów powietrznych i teoretyk szybownictwa, planuje urządzenie na wiosnę roku przyszłego meetingu szybowcowego w Alpach bawarskich. Między innemi atrakcjami planu profesora, znajdujemy projekt przedsięwzięcia, pierwszego w swoim rodzaju: mianowicie pięciu najlepszych niemieckich pilotów szybowcowych na najlepszych szybowcach ma przelecieć wzdłuż całego łańcucha Alp, a nawet — jeżeli warunki będą sprzyjające — dokonać przelotu ponad Alpami.

Oryginalny konkurs. Redakcja jednej z berlińskich gazet ogłosiła konkurs z nagrodami w postaci 500 bezpłatnych lotów spacerowych na samolotach, polegający na określaniu latających nad Berlinem w oznaczonym czasie typów trzech samolotów oraz wysokości, na jakiej wspomniane samoloty będą się znajdowały. Konkurs będzie trwał miesiąc, przyczem trójka samolotów ukazuje się nad Berlinem codziennie.

Silniki na szybowcach. Szkoła szybowcowa w Rossitten, prowadzona obecnie przez kapitana Roehre, posiada dwa szybowce, zaopatrzone w silniki. Szybowce te stanowią sprzęt przejściowy między szybownictwem a lotnictwem silnikowem. Są to: „Zögling" z 16-konnym silnikiem, oraz inny szybowiec z silnikiem zaledwie 6-konnym. Uczniowie szkoły w Rossitten używają silników tylko do przedostawania się z jednego pasma prądu powietrznego w inne.

ROSJA

Turystyczny samolot sowiecki. Konstruktor sowiecki Gribowskij (znany z rekordowego szybowca G-7, na którym w



W drodze na meeting do Pragi w dn. 11.IX. ekipa polska wśród członków Morawskiego Aeroklubu w Brnie. Od lewej pp.: Rydzewski, Taborsky, Giedgowd, mjr. Woytyga, kpt. Halewski, Widawski, Osiński, Klima, rektor Kral (prezes M. A.).

roku 1929 pilot bolszewicki utrzymał się w powietrzu 10 i pół godziny) wykończył obecnie turystyczny samolot G-8, zaopatrzony w silnik Waltera o mocy 60 KM. Rozpiętość samolotu wynosi 8 metrów, szybkość maksymalna — 160 kilometrów na godzinę. W najbliższych dniach projektowany jest lot propagandowy tego samolotu na przestrzeni 5200 km. do szeregu miast sowieckich.

RUMUNJA

Rumuński samolot turystyczny. Inżynier pilot Radu Onciul wykończył ostatnio mały samolot turystyczny własnej konstrukcji, budowany w warsztatach wojskowej szkoły lotniczej w Tecuci. Samolot inżyniera Onciula przeznaczony jest do turystyki lotniczej, która rozwija się w Rumunji coraz intensywniej. Jest to dwumiejscowy jednopłat parasol. Duża widoczność stanowi jedną z ważniejszych jego zalet. Miejsca dla pilota i pasażera, zaopatrzone w podwójne stery, wykończone są luksusowo. Samolot posiada francuski silnik gwiaździsty Anzani o mocy 35 KM.

Pierwsze oficialne próby w locie, dokonane przez kapitana Stanculesco, wykazały dużą stabilność i zwrotność samolotu. Jego maksymalna szybkość wynosi 150 kilometrów na godzinę; minimalna — 60 km./godzinę.

STANY ZJEDNOCZONE

Uparty Hutchinson. Po powrocie do New-Yorku, pułkownik Hutchinson, znany ze swego niefortunnego lotu do Europy zakończonego uratowaniem go wraz z rodziną z rozbitego samolotu „Latająca rodzina", oświadczył, że ma zamiar przedsięwziąć nowy raid, tym razem w kierunku Azji (na zachód) i odbyć go, tak jak i poprzednio — w towarzystwie żony i dwóch córek.

Rekord służby śmigła i samolotu. Prasa amerykańska donosi o niezwykle długiej pracy śmigła samolotowego, które zostało ofiarowane jednemu z dyrektorów transkontynentalnej kompanji lotniczej. Śmigło to zdjęto przed paru dniami z samolotu transportowego po upływie 2.500 godzin pracy w powietrzu. W tym czasie, jak to łatwo sprawdzić, śmigło wykonało 264.677.000 obrotów.

Drugi podobny rekord pracy zdobył trzysilnikowy Ford, który od dnia 14 grudnia 1926 roku przeleciał 650.000 kilometrów i przewiózł na swym pokładzie 2.721 ton towarów.

Lot dokoła świata na samolocie turystycznym. Amerykanin Robidoux - Hébert, członek studenckiego aeroklubu w Montreal, przedsięwziął lot dokoła świata na turystycznym samolocie Moth-Gipsy. Wyleciawszy 18 października z Londynu, pilot udał się do Italji przez Francję, w ciągu pierwszych dwóch dni pokrywając etapy Londyn — Abbeville — Le Bourget — Lyon — Rzym — Katanja.

Pierwszą część swego lotu Robidoux Hébert zamierza zakończyć w Australji.

Nowy rekord wysokości samolotów. Znany pilot angielski Cyrill F. Uwins ustalił nowy rekord międzynarodowy wysokości dla samolotów bez względu na kategorję, wznosząc się do 13.412 metrów.

Uwins wystartował z lotniska Filton pod Bristolem dn. 16 września o godz. 1 w poł. i po dwugodzinnym locie wylądował w Evesham, z powodu braku benzyny. O mało przytem nie wpadł do kanału Bristolskiego, co skończyćby się mogło dla niego tragicznie. Na szczęście jednak zdołał dociągnąć do lądu i wylądować na lotnisku.

Kpt. Uwins odbywał lot na dwumiejscowym somolocie Vickers z 600-konnym silnikiem Bristol „Pegaz", chłodzonym powietrzem.

Według swoich obserwacyj lotnik dotarł do wysokości 13.700 metrów, przy przeliczeniu jednak zanotowanego ciśnienia według tabelki międzynarodowej, otrzymano cyfrę 13.412 m.

Temperatura na tej wysokości sięgała 60 stopni poniżej zera. Lotnik, który siedział w odkrytej kabinie, miał na sobie ubranie ogrzewane elektrycznie. Rzecz oczywista, miał ze sobą dostateczny zapas zgęszczonego tlenu w specjalnym aparacie.

Największe trudności miano z wyborem mieszanki opałowej do silnika, która wrzała z powodu bardzo niskiego ciśnienia. Trzeba było dobrać taką mieszaninę, której punkt wrzenia byłby niższy niż benzyny normalnej. Z tej samej przyczyny utrudnione było oliwienie, bowiem oliwa użyta do smarowania silnika wydzielała bardzo obficie parę.

Lotem swym pobił kpt. Uwins międzynarodowy rekord wysokości dla samolotów wszelkich kategoryj, ustanowiony dn. 4 czerwca 1930 r. przez lotnika amerykańskiego Apollo Sousek'a i wynoszący 13.157 m.

Nieudany lot. W dniu 5 sierpnia r. b. wystartowali w Harbour Grace piloci Clyde Lee i John Bockhon na samol. 220 konnym Wright-Stinson z zamiarem dokonania lotu do Oslo. Ponieważ od chwili startu brak wiadomości o samolocie i jego załodze, prawdopodobnem jest, że zginęli.

Obrazek z Powiśla

(Rozmowy autentyczne — przypadkowo zasłyszane)

Akt I. — Na Rybakach.

— Te, czy Antek już wrócił?
— Niby skąd?
— Cóż to, nie wisz ofermo jedna austrjacka, że od handlarza z tytoniem?
— A to tak mów, — się wi że wiem. Poszedł. Ale mówił, że pewnie dłużej zbawi, bo-ci wczoraj gliny mało-co ich nie nakryli — ale chłopcy morowe — wisz, na jaki-ci sie koncept zdobyli?
— Nie wiem.
— Jak już widzieli, że bedzie z nimi krucho — to jeden z drugim odpina pasa z tytoniem, zawija prędko w gazetę i — szups — do kosza ze śmieciami na sam dół. Ryzyko, nie ryzyko, znajdą nie znajdą — ale ich się czepiać nie będą mogli...

Akt II. — W suterenie na Powiślu.

— No i co? — nie znalazł nikt?
— Widzisz, że nie — wszystko leżało tak jakeśmy skryli; ino psiakość jakaś baba musiała tam szturchać patykiem, bo pas w kilku miejscach podziurawiony, jakby kto szpikulcem zajeżdżał — i trochę się wysypało.
— To nic, głupstwo. Walaj wszystko co masz.
— Ta gdzie — wszystko już masz zawalone — stół, ławki, nie ma nawet gdzie usiąść.
— Walaj na podłogę — jedno śmiecie jak i drugie.
— Alež to ludzie będą palić.
— Ho ho, jaki-ci sie higienista z Antka zrobił! Możebyś — tak te bacyle w tym kurzu policzył — co? Szkoda, ministerstwo zdrowia skasowali, bobym cie zara podał na szefa departamentu! — Nie zawracaj wody kijem i syp — bo sie trza brać do roboty — klienci się już niecierpliwią. A wisz — mam tera doskonałą kleintelę: jeden urzędnik z banku, co to innych papierosów nie będzie palił ino naszej roboty, — jeden pedagog, co ci chłopców lejc aż strach jak u nich ogryzek zobaczy a sam nasze paskudztwo ćmi, że go ani z dymu nie widać — no i jeszcze jeden — sam pan radca emerytowany, dawny austryjacki sztabs-feldfebel, co to przepada za wszystkiem co z Austryji albo Niemiec do nas przyjdzie, choćby to djabla było warte.
— Ano, człowiek nie świnia — wszystko zeżre — pardon — chciałem powiedzieć — wypali.
— Sie wi; — rób bracie bo kryzys. — O już — sto, dwieście, trzysta — pięćset, tysiąc — i dratuj do tego swojego radcy, bo jutro niedziela a niema czem zakropić.
— Już — ino ręce z tego wczorajszego śmietnika obmyję, bo od dwóch dni wody nie widziały — a pan radca zawsze mi na palce patrzy...

Akt III. — U pana radcy.

— Dzień dobry panu radcy. Przynoszę zamówienie. Gatunek pirwsza klasa — wczoraj z Niemiec przywiezione — swoi roboty — aż radość zapalić.
— A czy czyste?
— Jak Pana Boga kocham, tak tu stoję, abym się z tego miejsca nie ruszył — panie radco — tytoń czyściuteńki jak złoto — przez gumowe rękawiczki go nabieramy jak robimy papierosy. — Pan Radca coś doda na piwko — towar pirwsza klasa — czyściuteńki.
— No to macie pół złotówki, a przynieście w środę znowu jak zwykle.
— Uszanowanie panu radcy — ślicznie dziękuję. (Odchodzi).
Na schodach do siebie:
— A tom ci go nabrał — to dopiro idyjota.

Ułożył Jot-Zet.

BIULETYN KLUBÓW »LOTNICZYCH«

AEROKLUB WARSZAWSKI

5-lecie Klubu. W dniu 19 października upłynęło pięć lat od daty założenia Klubu.

Z tej okazji, jak również z powodu ofiarowania klubowi 2 samolotów turystycznych RWD-5 przez Warszawski Dyrekcyjny Komitet Kolejowy L. O. P. P., odbędzie się w dniu 13 listopada święto klubowe.

Rano tego dnia, o godz. 10-ej, nastąpi uroczyste przyjęcie samolotów na lotnisku.

Po południu, o godz. 17.15 — herbatka w lokalu A. R. P. dla gości.

W przeddzień, dn. 12.XI, — Klub urządza w salonach Klubu Wioślarek (Krak.-Przedm. 32) dancing-bridge dla członków i osób wprowadzonych.

Statystyka lotów. W październiku r. b. wylatano w Klubie 83 godz. Samoloty Klubu brały udział w meetingu lwowskim, przyczem kol. Wysiekierski zdobył dwie pierwsze nagrody, a Klub sklasyfikował się jako drugi.

Konferencja międzyklubowa. W dniu 3 października r. b. odbyła się w Warszawie konferencja klubów afiljowanych, zwołana z inicjatywy A. W. Na zjeździe omówiono szereg aktualnych spraw, m. in. dyskutowano nad ubezpieczeniami, unifikacją odznak, rozliczeniami materjałowemi i pieniężnemi między klubami, stosunkiem do A. R. P. i L. O. P. P. etc.

Tabor. W warsztatach Klubu remontują się 2 płatowce PZL-5 i RWD-2.

Kurs teoretyczny rozpocznie się w drugiej połowie grudnia lub na początku stycznia.

Za Zarząd
Inż. K. Jagoszewski
Sekretarz.

Warszawa 31.X 1932.

AEROKLUB LWOWSKI

Meeting lotniczy. W dniach 1 i 2.X. 32 urządził Aeroklub Lwowski pierwszy meeting lotniczy we Lwowie. Na całość imprezy złożył się zlot gwiaździsty w dniu 1.X. b. r. oraz wyścigi o nagrodę m. Lwowa na trasie zamkniętej — w dniu 2.X. r. b. W zlocie i w wyścigu wzięło udział siedem maszyn z Aeroklubów: Warszawskiego, Krakowskiego, Gdańskiego i Lwowskiego. Po wyścigu odbyły się pokazy akrobacji zespołowej i indywidualnej z udziałem: por. Łukasiewicza i trójki kpt. Bajana. Zawody zgromadziły około 40.000 widzów i stały się świetną propagandą lotnictwa na terenie lwowskim.

Z karty żałobnej. Dnia 21.X. b. r. zginął śmiercią lotnika Zygmunt Laskowski, pil. A. L., podczas próby pobicia polskiego rekordu długotrwałości lotu żaglowego. Zmarły, będąc członkiem - założycielem A. L. i gorącym propagatorem idei lotnictwa żaglowego, położył ogromne zasługi na polu jego rozwoju, to też Klub traci w nim niestrudzonego pracownika, a członkowie kochanego i zacnego kolegę.

Trening. W październiku, z powodu remontu obu samolotów RWD-4, treningi odbywały się tylko na Hanriot'ach.

Sport i propaganda. W dniu 9 października jeden z samolotów A. L. wziął udział w uroczystem otwarciu lotniska cywilnego w Dębicy.

Za Zarząd:
(—) **St. Kozioł,** sekretarz

Lwów, 29.X. 1932.

AEROKLUB ŚLĄSKI

w Katowicach

Aeroklub Śląski w bieżącym roku wykazał ożywioną działalność organizacyjną w kierunku werbowania członków. Zasada: minimalne składki, dużo członków— przyobleka się w realne kształty.

Obecnie Klub liczy ponad 800 członków, których liczba zwiększa się z każdym dniem, — jednocząc w ramach organizacji prawie wszystkich zamieszkałych na Śląsku lotników rezerwy.

Aeroklub Śląski posiada własny hangar.

Tabor Aeroklubu składa się z 8 samolotów, a mianowicie:

D. H. „Moth", RWD-4, 4 samoloty PZL-5 oraz 2 Hanriot'y.

Na samolotach tych, licząc od lipca 1931 r. po dzień dzisiejszy, dokonano ogółem 1970 startów i lądowań, wylatując okrągło 610 godzin i 33 min.

Aeroklub Śląski wykazywał żywą działalność sportową i społeczną oraz zainteresowanie się zagadnieniami obrony Państwa, biorąc udział w lotniczych ćwiczeniach wojskowych, „Święcie morza" w Gdyni, poświęceniu lotniska w Dębicy, w IV-ym Locie Poł.-Zachodniej Polski oraz w ćwiczeniach całego szeregu organizacji p. w. w obronie przeciwgazowej.

Prócz tego, Aeroklub Śląski brał żywy udział w pracach L. O. P. P., a to w „Tygodniu" i „Dniu Lotniczym" — stojąc do dyspozycji Zarządu Śl. Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Swoją obecnością i użyczeniem samolotów, Aeroklub Śląski uświetniał cały szereg uroczystości o charakterze ogólnym.

Prócz tego, organizował Aeroklub Śląski loty propagandowe dla swoich członków w szerokich warstwach społeczeństwa.

W początkach grudnia organizuje Aeroklub Śląski pod kierownictwem Okręgowego Komendanta P. W. Lotn., por. pil. Gaździka, kurs teoretyczny dla 30 kandydatów.

Prócz tego, projektujemy w czasie zimowym budowę we własnych warsztatach 2 samolotów typu RWD-5.

W najbliższym czasie zostanie również zorganizowany Okręgowy Komitet Szybowcowy, który ujmie szybownictwo w ramy jednolitej organizacji.

Bilans ogólny prac Zarządu okazuje wielki krok naprzód w kierunku rozwoju lotnictwa sportowego na Śląsku.

Za Zarząd:
(—) **Głodziński,** ppłk. s. s.
sekretarz.

Katowice, 29.X. 1932.

AEROKLUB WILEŃSKI

Trening. W ostatnim miesiącu z powodu złej pogody wykonano lotów zaledwie w czasie 11 godzin i 7 minut.

W sierpniu wylatano 44 godziny i 30 minut.

We wrześniu wylatano 25 godzin 12 m.

Razem otrzymało trening 12 pilotów.

Szkolenie. W r. b. wyszkolonych zostało w Aeroklubie 3-ch pilotów, a mianowicie: Kurec Włodzimierz, Pimonow Aleksander i Podziunas Ryszard.

Jedna osoba ukończyła szkolenie i wypełniła warunki — p. Iwaszkiewicz - Borchardtowa Karolina.

Pozatem 15 pilotów zostało wyszkolonych w centrach P. W. Lotniczego w Łucku i Łodzi, a mianowicie: Piotrowski Anatol, Piotrowski Władysław, Głuchowski Józef, Kretowicz Lucjan, Galicki Mieczysław, Rymkiewicz Czesław, Bielkiewicz Bohdan, Szałkiewicz Jan, Antuszewicz Edmund, Nartowicz Roman, Makowiecki

Władysław, Januszkiewicz Wacław, Tarwid Jerzy.

Razem Aeroklub posiada 32 pilotów, w tem 8 pilotów kat. I-ej.

Szybownictwo. Szybownictwo w Aeroklubie Wileńskim datuje się od stycznia b. r. Osiągnięte są następujące wyniki: 5 pilotów, członków Aeroklubu, wypełniło warunki kat. C (+ 1 pilot, który w roku ubiegłym pobił rekord Polski, kol. Jonikas), a mianowicie kol. kol. Giedroyć Wiktor, Makowiecki Władysław, Głuchowski Józef, Hryniewicz Jan, Hrabkiewicz Leopodl. 5 pilotów uzyskało kat. B, oraz 4 pilotów kat. A.

Okolice Wilna obfitują w tereny, nadające się do szybowania, a nawet do żaglowania. Loty odbywały się w kilku miejscowościach, a osiągnięte wyniki wykazały, że terenów odpowiednich jest wiele.

Obecnie odbywają się badania terenów w okolicach Krewa i Holszan, w pobliżu linji kolejowej Lida — Mołodeczno, na południe od Oszmiany (odległość od Wilna około 100 klm).

Zostały zorganizowane koła szybowcowe w Holszanach i w Nowogródku. Koło Holszańskie zamówiło szybowiec i zebrało już potrzebne fundusze. Rozwija się ono dzięki energicznej pracy kilku członków z p. Dworzeckim, jako prezesem, na czele.

Aeroklub zorganizował wyprawę szybowcową do Ustjanowej. Kierownikiem wyprawy był kol. Szukiewicz. Instruktorami: kpt. Jach i por. Rawicz z Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. Aeroklub wysłał 1 szybowiec CW-3 do szurań i pierwszych lotów oraz „Czajkę". Pozatem uczniowie korzystali z „Czajki" szkolnej z Dęblina. Wyprawa trwała od 23 września do 17 października b. r. i miała 10 uczestników. Celem wyprawy było wyszkolenie instruktorów dla Okręgowego Komitetu Szybowcowego i zapoznanie się z organizacją wyprawy.

Na zakończenie wyszkolenia mieli piloci wyjechać do Bezmiechowej, lecz z powodu późnego zakończenia szkolenia w Ustjanowej, wyjazd do Bezmiechowej był spóźniony.

Aeroklub buduje w Wilnie w fabryce „Lignopil" 3 szybowce CWJ, które już są na ukończeniu. Będą gotowe do szkolenia zimowego.

P. W. Lotnicze. Zostało zorganizowane przy Aeroklubie Wileńskim P. W. Lotnicze. Komendantem Ośrodka P. W. Lotniczego został mianowany kpt. pilot, Pytel Franciszek z 5 p. lotn. Na instruktora jest wyznaczony sierż. pil. Szczegóra Ignacy.

Za Zarząd:
(—) **Szaławkówna,**
Sekretarz.

Wilno, 31.X. 1932.

KLUB LOTNICZY PODLASKIEJ WYTWÓRNI SAMOLOTÓW

Nowy zarząd. Dnia 18.VIII. 32 r. odbyło się walne zebranie Klubu, na którem obrano nowy zarząd w następującym składzie:

prezes — inż. Jerzy Teisseyre,
I wice-prezes — Antoni Uszacki,
II wice - prezes — Tadeusz Arcinowski,
skarbnik — Kazimierz Anuszewski,
sekretarz — Zygmunt Przeorski.

Sekcja szybowcowa. Przy Klubie otwarto ostatnio Sekcję Szybowcową. Zbudowano 2 szybowce typu „Czajka 1".

Ćwiczenia odbywają się codziennie i kilkunastu członków Sekcji, mimo kilkudniowego zaledwie okresu ćwiczeń, wykazuje bardzo wielki postęp i zapał do pracy. Jeden z szybowców oddano do dyspozycji niedawno otwartego oddziału Klubu P. W. S. w Brześciu n. Bugiem, którego kierownikiem jest p. kpt. Papierski. Oddział ten rozwija się dobrze i wykazuje dużą żywotność.

Szkoła lotnicza Klubu funkcjonuje normalnie. Loty treningowe odbywa 5 ludzi, zaś loty szkolne samodzielne 6.

Tabor. Klub nasz posiada 2 samoloty turystyczne, będące prywatną własnością członków. Jeden TW-12, którego budowa postępuje szybko naprzód przy technicznej pomocy Klubu, drugi MN-4, którego rekonstrukcji Klub się podjął (własność p. Medweckiego). Na samolot ten wmontowano silnik Cirrus M. III, na miejsce silnika Anzani 45 KM

Sekcja Tenisowa. Przy Klubie istnieje również Sekcja Tenisowa, która rozwija się bardzo dobrze.

Wypadek. Dnia 16.IX. b. r. na skutek nieszczęśliwego wypadku zginęło 2-ch naszych członków: ś. p. Kazimierz Stefaniuk, pilot-instruktor oraz ś. p. Stefan Kluczyński — uczeń, podczas lotu ćwiczebnego na samolocie Hanriot 28.

Organizacją pogrzebu i wystawieniem nagrobka zajął się Klub.

Członkowie. W ostatnich czasach dał się zauważyć napływ nowych członków do Klubu.

Na przyszłość Klub czyni starania około stworzenia większej ilości kół szybowcowych na terenie Białej.

Za Zarząd:
(—) **inż. J. Teisseyre,** prezes.
(—) **Z. Przeorski**, sekretarz.

Biała, 31.XI. 1932.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.

Czas środkowo-europejski.

Samoloty kursują				Samoloty kursują		
w poniedz. środy i piątki	we wtorki czwartki soboty	w soboty	KIERUNEK	w poniedz. środy i piątki	we wtorki czwartki soboty	we wtorki
	o. 9.00		Warszawa	p. 12.30		
	p. 11.00		Bydgoszcz	o. 10.30		
	o. 11.20		Bydgoszcz	p. 10.10		
	p. 12.30		Gdańsk, Gdynia	o. 9.00		
	o. 12.40		Warszawa		p. 11.10	
	p. 14.50		Poznań		o. 9.00	
	o. 13.00		Warszawa	p. 10.45		
	p. 15.00		Katowice	o. 8.45		
o. 9.15			Warszawa		p. 12.00	
p. 12.00			Wilno		o. 9.15	
o. 8.30			Warszawa		p. 15.10	
p. 10.20			Kraków		o. 13.10	
o. 10.45			Kraków		p. 12.45	
p. 11.25			Katowice		o. 12.05	
o. 11.55			Katowice		p. 11.35	
p. 13.40			Brno		o. 9.50	
o. 14.00			Brno		p. 9.30	
p. 15.00			Wiedeń		o. 8.30	
			Warszawa	p. 12.00		
			Lwów	o. 9.30		
		o. 9.15	Lwów			p. 13.45
		p. 11.00	Czerniowce			o. 12.00
o. 9.30		o. 11.30	Czerniowce			p. 11.30
p. 12.00		p. 15.00	Bukareszt			o. 8.00

o. odlot. p. przylot.

Redaktor odpowiedzialny: **Jerzy Osiński.** Wydawca: **Komitet Stołeczny L. O. P. P.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.